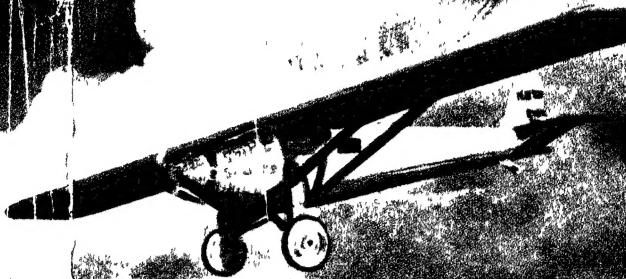




# ప్రమాదకరమైన ప్రయోగం

400

490/2-991



PL  
CSS, SNAT.F  
35457  
121146



# ప్రమాదకరమైన ప్రయత్నం

చార్లెస్ వి. లీడ్జర్

ఆదిత్య

*Publishers*

RAMAKRISHNA PUBLICATIONS

165, LLOYDS ROAD, MADRAS-14



~~ప్రథమముద్రణ~~ 1000 కాపీలు 1957

*Telugu Translation of Charles A. Lindbergh's "The Spirit of St. Louis" by 'Adithya'. Abridged from the book and published by permission of the author's Agent and Charles Scribner's Sons. Copyright 1953, by Charles Scribner's Sons*

---

Printed at Kubera Printers (Private) Limited, Kubera Buildings, 21, Sunkurama Chetty Street, Madras-1

[అది 1927 లో వసంత కాలం. ఆ రోజు ఉదయం వర్షం బాగా కుట్టస్తోంది. అదే సమయంలో ఆధునిక కాలంనాటి ఒక సాహసకృత్యానికి నాందీ ప్రస్తావన జరిగింది. ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో చార్లెస్ ఎ. లిండ్ బర్గ్ న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ కు బయలుదేరి, ప్రప్రథంగా అమెరికా యూరప్ ఖండాల మధ్య నిర్విరామ విమాన యానాన్ని ముప్పుయి మూడున్నర గంటల్లో పూర్తి చేశాడు. ఆ సాహసకృత్యాన్ని అతను ఎలా ఏ విధంగా నెరవేర్చాడో ఆ కథ ఇక్కడ ప్రారంభ మౌతుంది. 1927 లో అతను వ్యక్తం చేయలేని దంతా ఈ రచనలో ఉంది. భంగపాటుకు, చావుకు ఎదురు నిల్చి, అతను ఒంటరిగా జరిపిన పోరాటాన్ని నిర్మోహమాటంగా సవిస్తరంగా వ్రాయడానికి అప్పుడు అతనికి తగినంత వయస్సు లేదు, తీరుబడి లేదు. ప్రపంచంలో అతను చాలా గొప్ప వైమానికుడుగా గుర్తింపబడక ముందే లిండ్ బర్గ్ ను మనం ఈ మొదటి అధ్యాయంలో పరిచయం చేసుకుంటున్నాము. 1928 వ సంవత్సరం సెప్టెంబర్ మాసంలో కొత్తగా స్థాపింపబడిన తపాలా విమానానికి అతను వైమానికుడు.]

ఆకాశంలో అప్పుడే సుంద్య చీకట్లు కమ్మాయి. కిందనున్న ఇల్లినాయిస్ పొలాలవైపు కాక్

పిట్లోనుంచి చూశాను. కర్నకులు ఆ రోజుకు పనినుండి విరమిస్తున్నారు. నా విమానం ఆకాశంలో రోద చేస్తూ వెళ్తుంటే వాళ్ళల్లో కొందరు మీదకు చూసి, సౌండ్లు చేశారు. మరి కొన్ని నిమిషాల్లో చీకటి పడబోతోంది. నేనింకా పియోరియాకు దక్కినాన్నే ఉన్నాను.

చికాగో చేరేవరకు నూర్యరశ్మి ఉండే ఎండా కాలపు దీర్ఘ దినాలు ఎంత వేగంగా గడిచిపోయాయి! సేంట్ లూయి చికాగోల మధ్య విమాన టపా బట్వాడాను ప్రారంభించిన ఆ ఏప్రిల్ నెలలోని మొట్టమొదటి మధ్యాహ్నం ఏదో కొన్ని వారాల క్రిందటే గడిచిపోయినట్టు అనిపించింది. వైమానికుల్లో నేనే ముఖ్యుణ్ణి గనుక మొదటి సారి ఎగిరి వెళ్లే అవకాశం నాకు లభించింది. ఆవేశ దారి పొడుగునా నగర ఉద్యోగులు నన్నభినందించారు. ఫోటోలు అనేకంగా తీయబడ్డాయి.

కాని, ఉత్సాహవంతుల ఉత్తరాలతో పెరిగి పోయిన ఆ మొదటి టపా తర్వాత అందరికీ శ్రద్ధ తగ్గిపోయింది. టపా సంచులు ఆ వారానికావారం క్రమక్రమంగా తగ్గుతూ వచ్చాయి. ఉన్నవి కూడా ఇంచుమించు ఖాళీగా ఉండేవి.

వారానికి అయిదు బట్వాడాలు మా ఒప్పందం. పడమటనుండి వచ్చే విమానాలకు సేంట్ లూయి

టపాను చికాగోలో వేళకు అందివ్వడమే మా ఆశయం. ఫిలిప్ లవ్, ధామస్ నెల్సన్, నేను - మేం ముగ్గురం ఈ పనికి నియమించబడ్డాం.

ఇతర విమానాలు లేనప్పుడు, పునర్నిర్మాణ మైన మా సైనికవిమానాలను దిగువగా ఉండే మేఘాలను చీల్చుకుంటూ, చికాగో మేపుడ్ మైదానంలో దింపేవాళ్ళం. టపా బరువును బట్టి రాబర్ట్ సుక్ ఎయిర్ క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ కు డబ్బా చేప్పిది. సాధారణంగా లోపలుండే ఉత్తరాలకన్నా సంచులే ఎక్కువ బరువుగా ఉండేవి. కొత్త విమానాలను కొనే తాహతు మా కార్పొరేషన్ కు లేదు. సైనిక శాఖకు పనికిరాని వాటిలోనుండి కొన్నవే మా విమానాలన్నీ. సేంట్ లూయి లోని మా లాంబర్ట్ ఫీల్డ్ వర్క్ షాప్ లో పునర్నిర్మాణమయినవే. ముందు ఒక లిబర్టీ ఇంజన్ ఉండే రెండు రెక్కల విమానాలవి. వాటిని డి. హెచ్.స్. (D. Hs.) అంటారు. యుద్ధం రోజుల్లో వాటిని ఇంగ్లండ్ లో డి. హవిలాండ్ నమూనాతో తయారు చేశారు. అవిప్పుడు 1926 లో వాడుకలో లేవు.

కొన్ని రోజుల కిందట ఒక డి. హెచ్. ని పోగొట్టుకున్నాను. ఎందువల్లంటే దారిని ప్రకాశవంతం చేసే సాధనం ఒకటి అదనంగా గాని, రెక్కలకు

దీపాలు గాని, ప్రమాదాన్ని సూచించే దీపాన్ని  
గాని ఇవ్వడానికి మా కంపెనీకి డబ్బు లేక  
పోయింది. ఆ రాత్రి మార్సెల్లిన్ చికాగోల మధ్య  
ఉత్తర దిక్కుగా పోతున్నప్పుడు పొగమంచు  
దట్టంగా ఉంది. వెనక్కు తిరిగి, ఏదైనా పంట  
భూమిమీద విమానాన్ని దింపాలనుకున్నాను.  
వెలుగునిచ్చే సాధనాన్ని వెలిగించాలని ప్రయత్నిం  
చాను. కాని, అది వెలగలేదు.

అందువల్ల ఉత్తర దిక్కుగానే ప్రయాణం  
సాగించాను. మేఘాల కిందకు రావడానికి నాకు  
ఏ మాత్రం అవకాశమున్నా మేపుడ్ ఫీల్డ్స్ చేరు  
కునే వాడే. కాని, పొగమంచు దట్టంగా ఆవ  
రించి ఉండడంవల్ల వీల్లేక పోయింది. నా దృష్టిని  
ఆకర్షించడానికి సెర్పెంటైన్ వేళామనీ, రెండు పీపాల  
పెట్రోలు మంటపెట్టామనీ మెకానిక్కులు నాతో  
తర్వాత చెప్పారు. కాని నాకేం కనబడలేదు.  
సుమారు ఒక అరగంట ఆ ప్రదేశంపై నే తిరుగుతూ  
ఉండిపోయాను. తర్వాత ట్రాన్స్ కాంటినెంటల్  
వారి అపాయాన్ని సూచించే దీపాలు కన  
బడవచ్చన్న ఆశతో పశ్చిమంగా వెళ్లాను. కాని  
లాభంలేకపోయింది. మెరపు వచ్చే సాధనంలోని  
లోపాన్ని అప్పటికి కనుక్కోగలిగాను. అది పని  
చేయవచ్చు. ఈసారి పంటపొలాల్లో దిగొచ్చునన్న

అశతా నైరృతి దిక్కుగా పొగమంచు చివరకు వెళ్ళాను.

రాత్రి 8-20 కి నా ఇంజన్ ఒక్క కుదుపు కుదిసి, ఆగిపోయింది. పెట్రోలు టాంక్ ఖాళీ అయింది. అదనపు టాంక్ కి మార్చాను. ఇంజన్ కి శక్తి వచ్చింది. కాని, నిలవ పెట్రోల్ 20 నిమిషాలకన్న ఎక్కువ రాదు. కింద తలుక్కుమని ఒక వెలుగు కనబడింది. అంటే పొగమంచు విడుతొందన్నమాట. ఒక చుట్టు చుట్టి, కిందకు దిగుతూ, మెరుపు సాధనాన్ని లాగాను. వెలిగింది. ఆ వెలుగులో డట్టమైన పొగమంచు కనబడింది. పారాఘాట్ సహాయంతో గెంతడానికి వీలయినంత ఎత్తుకు వెళ్ళాలని పైకి వెళ్ళాను.

5000 అడుగుల ఎత్తున నా ఇంజన్ రెండోసారి ఆగిపోయింది. పారాఘాట్ ఆధారంగా కిందకు దూకేశాను. నా అదృష్టం బాగుండి, అది సరిగ్గానే విడిచింది. నా డి. హెచ్. గుండ్రంగా తిరుగుతూ, కొద్ది క్షణాలపాటు మసగ్గా కనబడింది. తర్వాత అది గాలిలో పల్టీలు కొడుతూ, కిందకు పడిపోవడం తప్ప మరింకేం కనబడలేదు.

నా కాళ్ళను జోడించాను. దెబ్బ తగలకుండా ఉండాలని చేతులతో మొహం కప్పకున్నాను. ఒక కొన్న చేనులో పడ్డాను. ఏదో లారీ ట్రైర్ గుర్తులు

నా చేరువలో కన్నడ్డాయి. మెల్లగా వస్తూన్న ఒక లారీ ఇటూ అటూ సెర్పిలైట్‌ను వేస్తూ వచ్చి ఆగింది.

అందులో కొందరున్నారు. “ఆ విమానం మోత విన్నావా?” అని వాళ్ళల్లో ఒకడు అడిగాడు.

“నేనే ఆ విమానాన్ని నడిపిన వాడ్ని,” అని చెప్పాడు.

“ఒక విమానం ఇప్పుడే కూలింది—ఈ దగ్గర్లోనే అనుకుంటా,” అంటూ నేను చెప్పింది వినకుండా తన పనిని తను చేసుకుపోతున్నాడు.

“నేనేనండీ ఆ విమానాన్ని నడిపిన వాడ్ని,” అన్నా మళ్ళీ.

“నువ్వా! అరే భగవాన్ ! ఎలా...?”

“పారాఛూట్‌తో దూకేశాను,” అంటూ కొద్దిదూరంలో పడున్న తెల్లని మూటను చూపించాను.

నేల కూలిన నా డి. హెచ్. రెండు మైళ్ళ దూరంలో కనిపించింది. దాని రెక్కొకటి జొన్నకుప్పకు వేలాడుతోంది. 80 గజాలు ఈడ్చుకుంటూ పోయి, ఒక కంచెలోకి దూసుకుపోయింది.

ఇది జరిగి సరిగ్గా ఒక వారమే అయింది. ఉత్తరానికి వెళ్ళే మరొక డి. హెచ్. ఇప్పుడు

పడుపుతున్నా. చీకటి పడుతూండగా పియోరియో  
మీద దిగాను. ముంజేతికొక సంచీని చుట్టబెట్టుకుని,  
సవ్యతూ ఒక లారీ డ్రైవర్ వచ్చాడు. ఆ రిజిస్టర్డ్  
సంచీకి ఒక పెద్ద ఇత్తడి తాళం ఉంది. ఆ తాళం  
బరువుకే మాకు రెండు డాలర్లు వస్తాయి.

చంద్రుడు ఉదయిస్తూ ఉండగా నేను విమా  
నంలో బయలుదేరాను. చల్లని కిరణాలు నదుల  
వంపుల్లో ప్రతిబింబించి, భూమిని ఒక గ్రహంలా  
కన్నజేటట్టు చేస్తున్నాయి. ఆ ఆకాశ వీధిలో ఎవరి  
తోనూ ఏ సంబంధం లేకుండా, ఏకాంతంగా  
ఉంటుంది. నిర్మలమైన ఆ ప్రపంచం నాదై  
నప్పుడు మళ్ళీ ఈ భూమిమీదికి ఎందుకూ  
రావడం? చికాగో మైదానం విడిచిపెట్టి, సము  
ద్రాల పైనా, పర్వతాలపైనా అలా శాశ్వతంగా  
ఎగురుతూ ఉంటే ఎంత బాగుంటుంది!

అలా రోజుల తరబడి అక్కడే ఎగురుతూ  
ఉండిపోతే; విమానమంతా పెట్రోల్ టాంకు  
లతో నింపాలి. అయితే, అది ఎంత పెట్రోల్ ను  
మోయగలదు? కొన్నాళ్ళ కిందటే రెక్సాన్  
తన సికోర్స్ కీ విమానంలో ఓ ప్రయత్నం  
చేశాడు. కాని ఆ పెద్ద రెక్కల విమానం కూలి  
కిందపడింది. ఎకాఎకీని పారిస్ వెళ్లాలని బయలు  
దేరాడు. బయలుదేరిన వెంటనే నేల కూలాడు.



నా డి.హెచ్.లో ఉన్న పెట్రోల్ మోటో  
రెండు గంటలకు సరిపోవచ్చు. ఈ లోగా నేను  
చికాగోవద్ద దిగాలి. ఈ టపాను చికాగో తీసుకెళ్ళి,  
అక్కడినుండి న్యూయార్క్ తీసుకెళ్ళడం ఎందుకు?  
అలా చుట్టూ తిప్పి తీసుకు వెళ్ళడంకన్నా మేమే  
తెన్నగా న్యూయార్క్ కు ఎందుకు తీసుకెళ్ళ  
కూడదు?

కొత్త రైట్ బెలాంకా విమానం పరిశోధనా  
ప్రయత్నాల్లోనే చాలా బరువుతో పైకెగిరింది.  
దానిలో సేంట్ లూయిసుండి టపాను ఎకా  
ఎకీని తీసుకెళ్ళొచ్చు. ఆకాశం నిర్మలంగా ఉంటే  
రాత్రిళ్ళు ఇద్దరు ముగ్గురు ప్రయాణీకులను కూడా  
తీసుకెళ్ళవచ్చు. కాని దాన్ని కొనాలంటే 15 వేల  
డాలర్లు ఉండాలి. టపా రవాణా చేయడానికి  
ముగ్గురు అవసరముంటారు. అంత పెట్టుబడి ఎవరు  
పెట్టగలరు? డి. హెచ్. విమానం అయితే కొన్ని  
వందల డాలర్లకే వస్తుంది. వాటిని నడిపించడానికే  
కష్టపడుతోంది మా కార్పొరేషన్.

అంతే కాదు, డి.హెచ్ కన్నా బెలాంకా గంటకు  
15 మైళ్ళ చొప్పున ఎక్కువ వేగంగా పోగలదు.  
పెట్రోల్ సగమే ఖర్చవుతుంది. రెండింతల బరువును  
మోస్తుంది. ఇలాంటి విమానాలు తయారయితే  
విమాన పరిశ్రమకు మంచి భవిష్యత్తు ఉంటుంది.

కాని ఏ కొద్దిమందో ఈ కిటుకును గ్రహించగలరు ! సేంట్ లూయిలో ఉండే వ్యాపారస్తులకు ఈ ఆధునిక విమానాలు చేయగలవన్నీ చూపించాలి. రైట్ బెలాంకా నిండా పెట్రోల్ తొట్టెల్ని పెడితే రాత్రంతా ఆకాశంలో ఎగరగలను. ఎకాఎకీని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ ఎగరగలననుకుంటా. ఇదే సాధ్యమయితే నా ఆనందానికి అంతం ఉండేమో !

న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ ! ఏదో పగటి కలలా ఉంది. అయినా, కావలసినంత పెట్రోల్ తీసుకు పోగలిగితే ఇంజన్ ఆగిపోకుండా ఉంటే, సరైన మార్గాన్నే వెళ్తే, ఎవరైనా సరే యూరప్ చేరగలరు.

మహాసముద్రాన్ని నేనెందుకు ఎగిరి దాట కూడదు? నా ఈ 25 సంవత్సరాల వయస్సులోనూ విమాన చోదనంలో 2000 గంటల సర్వీసు చేశాను. ఇంతవరకు-48 రాష్ట్రాల్లోనూ దాదాపుసగం చుట్టి వచ్చాను. కొన్ని కాలరాత్రుల్లోకూడా టపా మోసు కెళ్లాను. ఆర్మీ ఎయిర్ సర్వీస్ లో నేనున్న ఆ ఒక సంవత్సరంలోనూ నాకా యాత్ర ప్రాతిపదిక సూత్రాలను నేర్చుకున్నాను. జిస్సోరి సేషనల్ గార్డ్స్ కు సంబంధించిన 110 వ అబ్జర్వేషన్ డిభానికి నేను నాయకుణ్ణి. వైమానికుడుగా నా పాత

కోర్కెలు, కలలు నిజమయ్యాయి. భవిష్యత్తులో ఇంకా చాలా సాధించగలను. పారిస్ కు ఎగరడానికి కావలసిన ఏర్పాట్లు చేద్దామని నిర్ణయించుకొన్నాను.

నా ఈ నిర్ణయం కాసేపు తన్నయిట్ని చేసింది. రైట్ బెలాంకాను ఒక దాన్ని కొనడానికి కావలసినంత డబ్బు నా దగ్గర లేదు. సేంట్ లూయిలో డబ్బును సేకరించగలనేమో! ముందర నేను కొంచెం పెట్టుబడి పెడితే, తర్వాత ఇతరులు సహాయం చెయ్యొచ్చు. అపై ని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ కి ఎకాఎకీని ఎగిరి వెళ్ళే ప్రప్రథముడికి 25000 డాలర్ల ట్రీట్ బహుమానం ఉండనే ఉంది. అది అన్ని ఖర్చులకీ, ఒక విమానాన్ని కొనడానికీ సరిపోతుంది.

ఈ సాహసకృత్యాన్ని నెరవేర్చడానికి తగిన స్తోమతూ, దూరదృష్టిగల కొందరు పెద్దల అండ ఉండాలి. అటువంటి వాళ్ళను చూసి, నా నిర్ణయాన్ని వాళ్ళు వినేటట్లు చేయాలి. కాని ఇదే పెద్ద సమస్య. నా ప్రయత్నానికి రైట్ ఏరో నాటికల్ కార్పొరేషన్ సహాయపడవచ్చు. వారికో బెలాంకా ఉంది. వారి విమానానికి గాని, ఇంజన్ కి గాని, ఇంతకు మించిన ప్రచారం ఎలా వస్తుంది! విమానాలు ఈ మాత్రం సాధిస్తే, విమానపరిశ్రమ పురోగమిస్తుంది.

హోటల్, గదిలో చోటు చాలక ఐమూలగా వేసిన నా పరుపుమీదకు ఎగబాకాను. చికాగో నుండి నేను తీసుకొచ్చిన టపాలో చాలా భాగం తూర్పు దిక్కుగా న్యూయార్క్ వెళ్ళవలసిన విమానంలోనే ఉంది. మహాసముద్రాలను దాటి వెళ్ళే విమాన యానాలను గురించి ఇంకా ఆలోచించాలంటే అప్పుడే చాలా రాతయింది - కాని, న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వెళ్ళడానికి కావలసినంత పెట్రోల్ ను నిజంగా విమానం మోయగలదా? కెప్టెన్ ఫాంక్ విమానం కూలడానికి కారణం ఏమిటి? ఎగిరే విధానంలో ఏదైనా తప్పు చేశాడా? లేక విమానం బరువు ఎక్కువయి కూలిందా? ఒక గేలన్ పెట్రోల్ ఆరు పౌండ్ల బరువుంటుంది. ఆ విమానం ఎంత బరువు మోయవలసి వచ్చిందో చూడండి; పెట్రోల్ తో కూడా చేర్చి 28,000 పౌండ్లు.

ఎగరడానికి వీలయినంత జోరుగా రన్ వే చివరకు వెళ్ళలేదు ఆ విమానం. మంటలతో కూలిపోయింది. ఫాంక్, తనతోటి వైమానికుడు— అందులోనుండి ఎలాగో తప్పించుకున్నారు గాని, ఆ జట్టులో ఇద్దరు ప్రాణాలను పోగొట్టుకొన్నారు. కాబిన్ చక్కగా ఎర్రటి తోలుతో అలంకరించబడిందని, లోపల ఒక పరుపు కూడా ఉందని

ఆ విమానాన్ని గొప్పగా వర్ణించారు. ఆ జట్టు మొత్తం నలుగురు, మహాసముద్రాన్ని దాటడానికి విమానంలో నలుగురు అనవసరం. ప్రపంచంలో ఇంత వరకు ఎకాఎకీని ఎగిరి వెళ్ళిన అధిక దూరాన్ని అధిగమించాలంటే విమానంలోని అనవసరపు బరువులో ప్రతి ఔన్నునూ తగ్గించాలి.

నాకే ఒక బెలాంకా దొరికితే ఒంటరిగా ఎగిరి వెళ్తాను. కాబిన్ లో కుప్పన్న మొదలయినవి ఉంటే చించి పారేస్తాను. అవసరార్థం ఒక రబ్బరు పడవను, మంచి నీటిని తీసుకెళ్తాను. ఇహ ఆలోచించకుండా నిద్రపోవాలి.

విమాన టపా బట్టాడా కోసం తెల్లవారకముందే లేవాలి. అదే కష్టం. కాని, యూరప్ ఎగిరి వెళ్ళబోయే నా నూతన జీవితానికి ఈ ఉదయం నవోదయం. బట్టలు వేసుకుంటున్నప్పుడు, విమానాశ్రయానికి కార్లో వెళ్తున్నప్పుడు, సేంట్ లూయికి విమానంలో వెళ్తున్నప్పుడు, నా మెదడులో ఆలోచన మీద ఆలోచన రేకెత్తుతూనే ఉంది. రైట్ బెలాంకాను కొనడం ఎంత వేగంగా జరుగుతుంది? దాని ఖరీదు ఎంత ఉంటుంది? ఎంత పెట్రోల్ ను అది మోయగలదు? పైకి ఎగరడానికి దాన్ని ఎంత వేగంలో పోనివ్వాలి? పెట్రోల్ ఎంత ఖర్చవుతుంది? వీటికి సమాధానాలు చెప్పగలిగింది

పాటర్సన్ నగరంలో ఉన్న రైట్ ఏజ్ నాటికల్ సంస్థ బక్కటే. అది న్యూజెర్సీ రాష్ట్రంలో ఇక్కడికి 1000 మైళ్ళ దూరంలో ఉంది.

అక్కడికి నేను మామూలుగా వెళ్లి, పారిస్ ప్రయాణానికి ఒక బెలాంకా కావాలని అడిగితే, బాంక్ హామీ కావాలంటారు. డబ్బు, పలుకుబడి ఉన్న పెద్దల్ని నాప్రయత్నంలోకి రప్పించుకోవాలి. తగిన మద్దతు నాకుంటే రైట్ కాంప్లీమెంట్ భాగస్వామిగా రావచ్చు; అలా కాకపోతే ఫోక్సర్, హాఫ్ డలాండ్ కంపెనీలలో ప్రయత్నించవచ్చు. విమానంలో పోలార్ వెళ్ళడానికి కమాండర్ బర్డ్ డబ్బు ఎలా సంపాదించాడు? నా ప్రయత్నాన్ని ఎవరి ముందు పెట్టేది?

ఆ, జ్ఞాపకం వచ్చింది. సేంట్ లూయీ ప్రముఖుల్లో పావుకారు బిక్సీబీ ఒకడు ఉన్నాడు. అతనికి ఒక కొత్త ట్రావెల్ ఏజ్ ఉంది. లాంబర్ట్ ఫీల్డ్లలో ఉన్న అన్నింటిలోను అది చాలా కొత్తరకం. అతను దాన్ని కొన్న తర్వాత వ్యాపారస్తుల్లో కొందరు విమానాల్లో ప్రయాణం చేయడం ప్రారంభించారు. అందులో ముఖ్యులు భోకర్ హరీనైట్; ఇన్సూరెన్స్ ఎక్జిక్యూటివ్ ఎర్ల్ థాంసన్. నా ఉద్దేశాలను అతను వినొచ్చు.

మాట్లాడాక ఒకసారి అవకాశం ఇమ్మని రెపు  
ఫోన్ చేస్తాను.

ఇండియానాపోలిస్, కొలంబస్, పిట్స్బర్గ్ ల  
మీదుగా న్యూయార్క్ లు విమాన టపా  
బట్వాడా చేయడానికి కావలసిన వివరాలు, అయ్యే  
ఖర్చు-ఎంతో, కాగితం మీద తయారు చేసి ఉంచు  
తాను. వ్యాపారస్తులకు దీనివల్ల ఉత్సాహం  
కలగవచ్చు. బెలాంకావంటి విమానంతో ఏం  
సాధించ వచ్చునో వారికి చూపించగలను. కార్య  
సాధనకు నాకో కార్యక్రమం ఉండాలి.

ఒక కాగితం మీద ఈ విధంగా వ్రాశాను.  
శీర్షిక: “సేంట్ లూయి న్యూయార్క్ విమాన  
యానం!” దానికింద చేయవలసిన పనుల జాబితాను  
వేశాను. “సహాయం చేసే వారిని ఒప్పించడానికి  
హేతువాదాలు తయారు చేయాలి. స్టేట్ డిపార్టు  
మెంటువారి సహకారం సంపాదించాలి....రబ్బరు  
పడవ...దేశ పటాలు...విరిష్, ఇంగ్లీష్, ఫ్రెంచి,  
స్పానిష్ తీరాల తీరును గుర్తించడానికి వీలుగా  
వివరాలను సంపాదించాలి.”...జాబితాలో 35  
అంశాలున్నాయి. తరువాత మరికొన్నిటిని  
చేరుస్తాను.

అవకాశం దొరికిందంటే థాంసన్ తో చర్చించ  
డానికని బాగా తయారయ్యాను. అతన్ని సాయంత్రం

ఇంటివద్ద చూడ్డానికి ఏర్పాటు చేసుకొన్నా. పని మనిషి అతని గదికి దోవ చూపించింది. థాంసన్ లోపలికొచ్చాడు. ఇద్దరం అభినందించుకున్నాం. న్యూయార్క్ నుండి పారీస్ కు నేను విమానం మీద వెళ్లగలనని ఇతన్ని సమ్మించాలి. నా సహాయుల్లో మొదటివాడు, ముఖ్యుడు ఇతడే.

“మిస్టర్ థాంసన్, నేను ఆలోచిస్తున్న ఒక కార్యసాధన విషయంలో మీ సలహాను, సహకారాన్ని పొందాలని వచ్చాను,” అని ప్రారంభించాను.

ప్రోత్సాహమిస్తున్నట్టే తల ఆడించాడు ఆయన.

“న్యూయార్క్, పారీస్ ల మధ్య నిర్విరామ విమానయానం చేసే మొదటివారికి 25,000 డాలర్ల ట్రీట్ గ్ బహుమానం వస్తుందని మీరు వినే ఉంటారు. నాకు ఈ పోటీలో ప్రయత్నించాలని ఉంది. విమానాలు ఏం సాధించగలవో ప్రజలకు తెలుస్తుంది. విమాన పరిశ్రమ పురోభివృద్ధికి వస్తుంది. మన సేంట్ లూయిస్ కి పేరొస్తుంది.”

కార్యసాధనకు కొంతమంది వ్యాపారస్తుల ధన సహాయం నాకు అవసరమని తెలియజేశాను. విమానాలను నిర్మించే కంపెనీలతో సంప్రదించడానికి తగిన తాహతు నాకు కలగజేయమని కోరాను.



“ నేను నావంతు 2000 డాలర్లు పెట్టగలను. కాని కావలసిన విమానం 10 వేల డాలర్ల ఖరీదు అవుతుంది, ” అని చెప్పి, రైట్ బెలాంకాను సూచించాను.

“ కాని, అది భూప్రదేశంపైన ఎగిరే విమానం. దానికి ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉంది కదూ? ” అతని గొంతుకలో మార్పు వచ్చింది; “ నీకో నీటి విమానంగాని, మామూలు విమానాల్లో ఎక్కువ ఇంజన్లు ఉన్నదిగాని ఉండాలి. ఒక ఇంజన్ ఆగిపోయినా తక్కిన ఇంజన్ల సహాయంతో వెళ్ళొచ్చు. నీటిలో దిగనవసరం ఉండదు. కమాండర్ బర్డ్ విమానంవంటి మూడింజన్ల ఫోక్లర్ గురించి ఆలోచించావా? ” అని అడిగాడు.

వ్యాపారంలో చాదస్తుడే అయినా నా ప్రయత్నం విషయమై గట్టిగానే ఆలోచిస్తున్నాడు.

“ చూడండి, నీటి విమానం కావలసినంత పెట్రోలును మోయలేదు. మూడింజన్ల ఫోక్లర్ చాలా ఖరీదు అవుతుంది. 30,000 డాలర్లు అనుకుంటాను. అంతే కాక, అటువంటి ప్రయత్నంలో రక్షణకు అది ఆటే సహాయపడదు. పెట్రోల్ తోనే అది బరువెక్కిపోతుంది. సముద్రం పైగా పోతున్నప్పుడు ఒక ఇంజన్ ఆగిపోతే మిగిలిన రెండిటితో తిరిగి రాలేక పోవచ్చును. అన్నీ

అలోచించి చూస్తే ఒక్క ఇంజన్ ఉన్నదే  
సురక్షితంగా కనబడుతోంది. ”

“నాకన్నా నీకు విమానాల గురించి బాగా  
తెలుసనుకో. కాని, ఒక్క ఇంజన్ విమానంతో  
సముద్రం మీదుగా వెళ్లడం నాకంత ఇష్టం లేదు.  
ఫోక్లర్ వంటి మూడింజన్ల విమానం సంపాదించడం  
మంచిదనుకుంటూ,” అన్నాడు థాంసన్.

ఆ సాయంత్రమంతా విమానాలను గురించి,  
న్యూయార్క్, పారిస్ విమానయాన ప్రయత్నం  
గురించి మాట్లాడుతూ గడిపాం. నా ప్రయత్నం  
మీద థాంసన్ కి నిజంగా శ్రద్ధ కలిగిందనే నాకు  
తోచింది. కాని ఆ సాహసంలోని అపాయాల  
గురించే సందేహపడుతున్నాడు. ఇంతకూ అతనిది  
భీమావ్యాపారం !

కొన్నాళ్ళయిన తర్వాత ఒక రోజున ఉదయమే  
చికాగోనుండి బాపా తీసుకొచ్చాను. లాంబర్ట్  
ఫీల్డ్ లో టిఫిన్ తీసుకుంటున్నాను. “ఇక్కడికి  
ఓ ఫోక్లర్ మనిషి వచ్చాడు. అతడు మేజర్  
రాబర్ట్ సన్ తో సేంట్ లూయి ఏజెన్సీ గురించి  
మాట్లాడుతున్నాడు,” అని డబ్బు చెల్లించే చోట  
ఎవరో అంటూంటే విన్నాను.

విమానం ఎలా పని చేస్తుందో, దాని ఖరీదు  
ఎంతో-వీటిని గురించి కొంత మట్టుకై నా స్మరై న

వివరాలు తెలుసుకోడానికి ఇదొక అవకాశం. అయినా నేను కొంత జాగ్రత్తగా ఉండాలి. నే నింతవరకు ఎవరితోనూ నా ప్రయత్నం గురించి ఇక్కడ మాట్లాడలేదు. రాబర్ట్ సన్ బయటికొచ్చే వరకు అతని ఆఫీసుకు దగ్గర్లోనే కనిపెట్టుకు కూర్చున్నాను. అతని పరిచయం సులభంగానే లభించింది. కాని రెండు నిమిషాలు మాత్రమే మాట్లాడానికి వ్యవధి దొరికింది. మా ప్రసంగాన్ని రహస్యంగా ఉంచమని అతన్ని కోరాను.

“ఇక్కడ సేంట్ లూయీలో కొంతమంది కలసి న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి ప్రయత్నిస్తున్నాం. దానికోసం ఒక విమానం కొనాలనుకుంటున్నాం. ఫోక్లర్ గురించి ఆలోచించాం. న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ ఎకాఎకీని వెళ్ళడానికి కావలసినంత పెట్రోల్ ను మోసే విమానాన్ని మీరు నిర్మించి ఇవ్వగలరా? అయితే, ఎంత ఖరీదు జాతుంది? ఎప్పట్లో మీరు ఇవ్వగలరు? ఈ వివరాలు మాకు కావాలి,” అని నేనడిగాను.

“పారిస్ చేరడానికి కావలసినంత పెట్రోల్ ను మోసుకెళ్ళడానికి తగిన ఏర్పాట్లతో విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలం. ఇప్పుడు మీరు ఆర్డరిస్తే, వచ్చే వసంతకాలానికి మీకు అందజేయగలం.

దాని ఖరీదు సుమారు 90 వేల డాలర్లు అవుతుంది,” అని చెప్పాడాయన.

నా ముఖంలో ఎటువంటి భావాలూ కనబడకుండా ఉండాలని ప్రయత్నించాను. 90 వేల డాలర్లు! ఆ సంఖ్యలో నేను ఎప్పుడూ ఊహించనైనా లేదు. “అటువంటి విమానాన్ని అమ్మేముందు దాన్ని నడిపించబోయే వైమానికుడి శక్తి సామర్థ్యాల విషయమై మా కంపెనీ ముందుగా తృప్తిపడాలనుకోండి,” అన్నాడాయన ఉన్నట్టుండి.

ఈ వ్యాఖ్యానం నాకు కాదన్నట్టు ఊరుకుని, “ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానం గురించే మేం ఆలోచించాం. దాని ఖరీదు ఎంతవుతుంది?” అని అడిగాను. “మహాసముద్రం పైనుండి వెళ్ళడానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని అమ్మడానికి మా కంపెనీ ఇష్టపడదు.”

అంతటితో నేను అతన్ని వదిలిపెట్టకలచుకోలేదు.

“మూడింజన్ల విమానం చాలా బరువుగా ఉంటుంది. అది మా ప్రయత్నానికి ఎంతగా ఉపకరిస్తుందో ఒకే ఇంజన్ విమానం కూడా అంతే నని మేం అనుకున్నాం.” (ఏమిటి? నేనన్నది? “మేము?” ఆ విషయం సమ్మిన వాణ్ని నేనొక్కడే.)

“మీ ప్రయత్నానికి ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని అమ్మడానికి మా కంపెనీ ఎన్నటికీ ఒప్పకోదు.”

అతని నాలిక కొంచెం వాడెక్కింది. కొనే వాళ్ళి జాబితాలో నన్ను లెక్క వేసుకున్నట్టు లేదు.

నడుస్తూ ఒంటరిగా ఆలోచించుకోవచ్చునని వీలయినంత త్వరగా జూరుకున్నాను. మూడింజన్ల విమానం నాకొద్దు. అసలు ఈ వివరాలన్నీ కనుక్కున్నది నా కోసం కాదు. ముఖ్యంగా థాంసన్ కోసం. నా యత్నానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని ఫోక్స్ అమ్మరంటే నాకు చాలా వింతగా ఉంది.

‘సేబ్ లూయిలో నాకు సహాయాన్ని సంపాదించుకోవాలి; ఒక రైట్ బెలాంకాను కొనడానికి ప్రయత్నించాలి,’ అని ఆ సాయత్రం విమానంలో చికాగో వెళ్తు నిర్ణయించుకున్నాను. వచ్చేవారం మేజర్ లాంబర్ట్ తో తప్పకుండా మాట్లాడాలి.

మధ్య పశ్చిమ విమానపరిశ్రమలో ఆల్ బర్ట్ బాండ్ లాంబర్ట్ ముఖ్యుడు. చాలా ఉత్సాహ వంతుడు. మా లాంబర్ట్ ఫీల్డుకి అతని పేరే పెట్టారు. నేను అతన్ని చూడ్డానికి వెళ్ళేసరికి అతను చక్కని దుస్తులు ధరించి, గంభీరంగా తుబిల్ ముందు

కూర్చుని ఉన్నాడు. ఉపారుగా ఉన్నాడు. నా న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానం గురించి చెప్పాను. నన్ను ఎదుర్కొంటున్న కష్టాల్ని కూడా వివరించాను. నాకు పూచీపడగల పెద్దలు కొందరు నాకు అండగా ఉన్నారని విమాన నిర్మాతలకు చెప్పాలి. అలా చెబితే కాని, నాక్కావలసిన భోగటా అంతా వాళ్ళు చెప్పరు. అందువల్ల “మీరు కూడా నా అభిమానులలో ఒకరని నేను చెప్పకోగలిగితే అది నాకెంతో ఉపకరిస్తుంది,” అన్నాను నేను.

ఆధునిక విమానాలగురించిగాని, అనేక ఇంజన్లు ఉండే విమానాలను గురించిగాని అతను నన్ను ప్రశ్నించలేదు. విమానపరిశ్రమకు అతను కొత్తవాడు కాదు. ప్రతి విమానయానంలోను ప్రమాదముందని అతనికి తెలుసు.

“నీ ప్రయత్నం ఫలిస్తుందని నువ్వనుకుని, తగిన వాళ్ళందరినీ నువ్వొకచోటికి చేర్చగలిగితే, నేను కూడా నీకు ఒక వెయ్యి డాలర్లు సహాయం చేస్తాను,” అన్నాడాయన.

నిఖరమైన ధనసహాయానికి ఇదే ఓం ప్రధమం. నేను రెండు వేల డాలర్లు పెడతాను. మొత్తం మూడు వేలు. ధనసహాయం చేసినా, చెయ్యకపోయినా థాంకుస్ నాకు అండగా ఉంటాడు.

మేజర్ బిల్ రాబర్ట్సన్తో మాట్లాడానికి ఇదే సమయం. ఊహగానం కాకుండా సాధ్య పడే గాన్నే అతని ముందు పెట్టి బప్పించాలి. రాబర్ట్సన్ ఏర్క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ను నిర్వహించే ముగ్గురు సోదరుల్లో బిల్ ఒకడు. న్యూయార్క్ - పాకిస్ విమానయానానికి అతడు పెట్టుబడి పెట్టడానికి ప్రయత్నించడు. కాని మాటచా మార్గాన్ని నిలబెట్టడానికి తగినంత ఉన్నవాడు. అతన్ని డబ్బు అడగను. ఇతరత్రా అతను నాకు సాయం చేయ గలడు. రాబర్ట్సన్ ఏర్క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ కూడా నాకు సాయం చేస్తోంది అని చెప్పుకోవా లని నా కోరిక. అవసరమైతే రెండు మూడు రోజులు ఎత్తైనా వెళ్ళడానికీ, అందుకు తగినట్టు టపా బట్టాడాను ఏర్పాటు చేయడానికీ నాకు బిల్ అనుమతి ఉండాలి.

నేను చెప్పినదంతా విని, మేజర్ బిల్ కొన్ని ప్రశ్నలు వేశాడు. ఆ తర్వాత, “నీకు లాభిస్తుం దంటే మేం నీ వెనుక ఉన్నామని నువ్వు చెప్పు కోవచ్చు. కాని టపా బట్టాడా యథాప్రకారంగా జరిగిపోతూ ఉండాలి. ఆ పని ఫిల్, నెల్లీ ఇద్దరూ చేసుకుపోగలరా? ఒక వేళ అందులో ఒకడు రాక పోతే అదనంగా ఇంకొకడు ఉండడు,” అన్నాడు బిల్.

“విమానం నిల్చిపోతుందంటే వెంటనే నాకు  
 టెలిగ్రామ్ ఇవ్వండి. మొదటి రైల్వే  
 వచ్చేస్తాను.”

“సరే; సరిగ్గా నిర్ణయించుకో. ఫిర్ నెల్లీలతో  
 అన్ని ఏర్పాట్లూ చేసుకో. ప్రచారానికి పారిస్  
 విమానయానం చాలా ఉపయోగపడవచ్చు.  
 “పోస్ట్ డిస్పాచ్” పత్రిక అన్నిటికీ సరిపోయే  
 డబ్బును పెట్టచ్చు. పత్రిక పేరు విమానంపైన  
 రాయిస్తే సరి. సంపాదకులలో నాకొకడు తెలుసు.  
 మనం అతనితో ఎందుకు మాట్లాడకూడదు?”  
 అన్నాడాయన.

పారిస్ వెళ్ళే విమానాన్ని ప్రచారానికి ఉప  
 యోగించడం నాకిష్టం లేదు. అయినా అన్ని అవ  
 కాశాలూ చూడాలిగదా అని, “సరే, అలాగే  
 ఏర్పాటు చేయండి మాట్లాడదాం,” అన్నాను.

ఏంగ్లమ్ పోస్టాఫీస్ వద్ద నించుని, ఎఫ్.సి  
 యేటెడ్ ప్రెస్ పత్రిక చదువుతున్నాను. పెద్ద  
 అక్షరాలతో “బర్డ్ అట్లాంటిక్ విమానయానం”  
 అని వేసిన వార్త కనబడింది. వచ్చే సంవత్సరం  
 మహాసముద్రాన్ని దాటడం “ధృవ విజేత  
 జ్యోతిష్యం!” ఈ వార్త బ్రిష్ట్ పోర్టు కనెక్టికట్  
 నుండి అక్టోబర్ 28 వ తేదీని వచ్చినట్లు అందులో  
 వేసుంది. తను వచ్చే వేసవిలో పారిస్ ఎగిరి వెళ్ళ



పోతున్నట్టు లెఫ్టి నెంట్ కమాండర్ బర్డ్ తెలియ జేశారు.

ఇది నాకు చాలా పెద్ద పోటీ. అతడు చాలా సమర్థుడు. పెట్టుబడి సంపాదించడం అతనికి తెలుసు.

తూర్పునండి పశ్చిమంగా ఎగిరి, ఓరీగ్ బహుమతిని గెలుస్తామంటున్న ఫ్రెంచి వైమానికుల సంగతేమిటి? వాళ్ళు సిద్ధంగా ఉన్నట్టు పత్రికల్లో వార్తలొస్తున్నాయి. మరి అమెరికాలోని ఇతర ప్రయత్నాలు రెండు మూడింటిని గురించి వార్తలు చదివాను. న్యూయార్క్-పారిస్ మధ్య నిర్విరామ విమానయానంలో ప్రప్రథములుగా రావాలని చాలామంది ఆశిస్తున్నారు. నా ప్రయత్నం పుట్టి నట్టే ఏదో స్వప్నంలా గిట్టదు కదా?

కాలయాపన ఏమాత్రం కూడా లేకుండా 'పోస్ట్ డిస్పాచ్' సంపాదకుల్లో ఒకర్ని చూడ్డానికి రాబర్ట్ సన్ ఏర్పాటు చేశాడు. అతని టేబిల్ ముందు కూర్చున్నంతసేపు నాకు చికాకుగానే ఉంది. సంపాదకుడికి నా ప్రయత్నం నచ్చలేదు.

“అటువంటి ప్రమాదకరమైన విమానయానానికి మా పోస్ట్ డిస్పాచ్ వారు భాగస్థులు కాలేరు. ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో ఒక వైమానికుడు అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం దాటడమా? అసంభవం! అటువంటి సాహసంలో చేర

డానికి మాకు విలువడదు,” అన్నాడాయన చివరకు.

ఈ ప్రయత్నాన్ని ఇంకెవరి ముందూ పెట్టక ముందే నేను రైట్ కంపెనీతో మాట్లాడాలి. బెలాంకా ఏం చేయగలదో, విల్లివిండ్ ఇంజన్లు ఎంత తరచుగా పాడవుతాయో తెలుసుకోవాలని ఉంది. కాని రైట్ కార్పొరేషన్ తో ఏ విధంగా పరిచయం చేసుకోడం? “సేంట్ లూయి వాగు బెలాంకాను కొనడానికిని మీతో చర్చించాలనుకుంటున్నారు,” అని నేనొక ఉత్తరం వ్రాయొచ్చు కాని, ఉత్తరాల ద్వారా వారికి నచ్చ చెప్పలేం. అటువంటి పెద్ద సంస్థలకు ఇటువంటి ఉత్తరాలు వందలాదిగా వస్తూంటాయి. ఔలిగ్రామ్ ఇస్తే? వద్దు; అందరికీ మల్లే మామూలు పద్ధతిలో కాకుండా ప్రత్యేక పద్ధతిలో నేను వెళ్ళాలి. సేంట్ లూయి నుండి రైట్ సంస్థకు ఫోన్ లో ఎందుకు మాట్లాడకూడదు? కనీసం డాలర్లు ఖర్చవుతుంది. కాని, చాలా దూరం నుండి ఫోన్ చేస్తే, చాలా దర్జాగా ఉంటుంది.

సంధ్య వెలుగులో పొగమంచువల్ల ముందున్న చెట్లు కన్నడం లేదు. ఇల్లినాయిస్ నదికి ఎడంగా ఉండాలని చట్టన కుడివైపు తిరిగాను. పియోరియా చేరడానికి ఏమాత్రం కూడా అవకాశం లేదు.

దిక్కుచి సహాయంతో స్పిరింగ్ ఫీల్డువైపు వెళ్లాను. చాలా చీకటిగా ఉంది. నేనెక్కడ ఉన్నానో తెలీలేదు. కాంతివంతమైన దీపం ఒకటి కనబడింది. దానివైపు తిరిగాను. ఔను; అదే! ఓ కుర్రవాడు పెట్టిన దీపం అది. అపాయ పరిస్థితుల్లో సహాయపడే 'బీకన్' అది. దాన్ని గురించి ఆ కుర్రాడు మాకు ఓ ఉత్తరం కూడా వ్రాశాడు.

“మీ టపావిమానాలు ప్రతి రోజూ నా ఇంటి మీదుగా ఎగురుతూ ఉంటాయి. ఈ శీతాకాలంలో వాతావరణం బాగుండనప్పుడు ఇది మీకు సహాయ పడుతుంది. ప్రతిరోజూ దీన్ని వెలిగించి ఉంచుతాను,” అని ఆ ఉత్తరంలో వ్రాశాడు.

అతన్ని అభినందిస్తూ కొన్నిసార్లు అతని ఇంటి పైన తిరిగాను. అతని నూరువాట్ల దీపం విలువ నాకిప్పుడు కనబడింది. మా పచ్చిక మైదానం గుర్తించడానికి వీలుగా 5 డిగ్రీలు మార్గాన్ని మార్చాను. నేను మైదానాన్ని గుర్తించేసరికి స్తంభాల మీదుండే దీపాల్లో నాలుగు మాత్రం ఇంకా వెలుగుతున్నాయి.

మైదానంలో ఎవరూ లేరు. టెలిఫోన్ లో పోస్టాఫీసును పిల్చాను.

“పైలట్ లిండ్ బర్గ్ ని మాట్లాడుతున్నాను. టపా ను రైలు కందివ్వాలి. పియోరియా మూసేశారు.”

“సరే; ఒక లారీని పంపిస్తాం. మీకు యింకే మయినా కావాలా?”

“అంతే, ధాన్యం; కాని యీ విషయం సేంట్ లూయికి చెప్పగలరా?”

నా డి. హెచ్. ని కంచెకు కట్టేస్తే ఊళ్ళోకి లారీలో పోయి, హాయిగా నిద్రపోవచ్చు. కాని తర్వాత ఇంజన్ స్టార్ట్ చేయడం చాలా కష్టం. రేడియేటర్లో మరుగు నీళ్ళు పోసినా తొయ్యడానికి మనుష్యులు కావలసి ఉంటారు. చల్లారిందంటే దాన్ని మళ్ళీ పనిచేయించడం మహా కష్టం. కనుక ఊర్లోకి వెళ్లను. ఇక్కడే ఉండి, ప్రతి ఇరవై మిమలకొకసారి స్టార్ట్ చేస్తూ, దాన్ని వేడిగా ఉంచుతాను.

ఈ మైదానంలో చుట్టూ తిరుగుతూంటే హాయిగా ఉంటుంది. గాలి చాలా ఉధృతంగా వీస్తోంది. చీకట్లో అలా నడుచుకుంటూ వెళ్తాను. రైట్ కార్పొరేషన్ కి రేపు నేనెందుకు ఫోన్ చేయకూడదు? కాని ఇంత వేగంగా కాదు. వ్యాపారస్తులకు ఉండవలసిన సూట్ ఒకటికొనాలి—కాదు—కుట్టించాలి. నా నీలి సూట్ చాలా పాతది, అది నాకు సరిగ్గా అమరదు. రైట్ కంపెనీ వాళ్లతో మాట్లాడానికి అంతకన్నా మంచి

దుండాలి. పెద్ద వ్యాపారస్తులంతా ఫెల్ట్ హాట్స్, ఓవర్ కోట్సు వేసుకుంటారు.

దక్షిణంవైపు రోడ్డుమీదనుండి టపా లారీ గేటులోకి వచ్చి ఆగింది. టపా సంచుల్ని డ్రైవర్ చేతికి ఇచ్చి పంపించేశాను. ఆ చీకట్లో నే నొక్కణ్ణే ఉన్నాను.

నాకే ఒక బెలాంకా ఇప్పుడుంటే తలుపు వేసుకుని, దాని కాబిన్ లో ఈ రాత్రి సుఖంగా గడిపేవాణ్ణి. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి సరిపోయే పెట్రోల్ ట్యాంక్ ఉండే విమానంలో కూర్చుని, ఇంజన్ వైపు వేడిగా ఉండే చెక్కకు ఆని, పెట్రోల్ ట్యాంక్ కు వీపు ఆనిస్తే శాండ్ విచ్ మధ్యనున్న టూమాటోలా అవుతాను. పైకి వెళ్లిన తర్వాత కిందకు దిగడానికి వీలేకుండా గేర్ పాడయితే? విర్లవిండ్ ఇంజన్ ఎంతసేపు పని చేస్తుంది? న్యూయార్క్-పారిస్ ప్రయాణంలో సుమారు 40 గంటలు గాలిలో నేనుండాలి. నిద్ర పోకుండా వైమానికుడు ఎంతసేపు ఉండగలడు?

“న్యూ జెర్సీ, పాటర్సన్ లో ఉండే రైట్ ఏరోనాటికల్ కార్పొరేషన్ తో మాట్లాడాలి... జాను, ఎవరైతే నా సరే!” ఇంతదూరం ఇదివరకు ఎప్పుడూ ఫోన్ లో మాట్లాడ లేదు. క్లిక్ క్లిక్ మని

చప్పళ్ళూ, బజ్ బజ్ మని రొదలూ, మధ్య మధ్య  
తుంచేసి మాటలూ, సంఖ్యలూ వినబడుతున్నాయి.  
నా కొత్త సూట్, సూట్ కేస్ సిద్ధంగా ఉన్నాయి.

“మాట్లాడండి,” అని ఫోన్ లో ఓ స్త్రీ కంఠం  
అంది.

“రైట్ ఏరోనాటికల్,” అంది మరొక స్త్రీ  
కంఠం.

“మీ ఆఫీసర్ లో ఒకరితో మాట్లాడాలి!”  
నా గొంతుకలో ఆత్రుతని కనబడనియ్యకుండా  
ఉండాలని ప్రయత్నిస్తూ అన్నాను.

“మీకు ఏ ఆఫీసర్ కావాలి?”

“ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్ లో ఒకరు.”

“ఏ ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్?” ఆమె గొంతులో  
పట్టుదల, తొందర కానవచ్చాయి.

“ముస్సోరిలోని సేంట్ లూయి నుండి  
మాట్లాడుతున్నాను. మీ ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్ లో  
ఒకరితో మాట్లాడాలి,” అని నెమ్మదిగాను,  
బింకంగాను అన్నాను.

“దయచేసి, ఒక నిమిషం ఆగండి.”

“హలో!” అంది ఒక పురుష కంఠం.

“నేను సేంట్ లూయి నుండి మాట్లాడు  
తున్నాను. నా పేరు చార్లెస్ లిండ్ బర్గ్.  
న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వెళ్ళడానికి తగిన

విమానం ఒకదాన్ని కొందామనుకుంటున్నాం. మీ బెలాంకా విమానం గురించిన వివరాలు మీతో మాట్లాడాలి. ఇంజనల్ల గురించి కూడా కొంత భోగట్టా కావాలి. పాటర్సన్ లో మిమ్మల్ని చూడాలంటే మీ కెప్పుడు వీలుగా ఉంటుంది?”

“సేంట్ లూయిసుండి మాట్లాడుతున్నానని కదూ మీరన్నారు?”

“ఔను,” అన్నాను.

నేననుకున్నట్టే ఫోన్ చేసినందుకు డబ్బు వృథా కాలేదు. సద్వినియోగమే అయింది, నా హోదా ఆయన గుర్తించాడు.

“ఏ రోజునైనా సరే, మిమ్మల్ని చూడ్డానికి మాకూ సంతోషమే. మీరు న్యూయార్క్ వచ్చిన తర్వాత మాకు తెలియజేయండి,” అన్నాడాయన.

[లిండ్ బర్గ్ పారిస్ ఎగిరి వెళ్ళడానికి అవసరమైన పర్వాట్లన్నీ చేసుకున్నాడు. ఇంక కావలసినదల్లా ఒక్క విమానం మాత్రమే—కాని, దాన్ని కొనడానికి డబ్బేదీ? ఫోక్సర్ విమానం కొనడానికి బర్డ్ అప్పుడే 100,000 డాలర్లు సంపాదించి పెట్టుకున్నాడు. చాంబర్లెన్ ఒక బెలాంకాను, రీన్ ఫాంక్ ఒక సికోర్స్కీ విమానాన్ని సిద్ధం చేసుకున్నారు. ఇంతకూ లిండ్ బర్గ్ కు విమానం ఏదీ? కాలిఫోర్నియాలో ఒక చిన్న కంపెనీ నిర్మిస్తున్న ఊరూ పేరూ లేని ఒక బంటిరెక్క విమానం పైన ఆశ మాత్రం అతనికి ఉంది.]

పాటర్సన్ లోని రైట్ ఏరోనాటికల్ ఫాక్టరీలో ముందు టేబిల్ దగ్గర కూర్చున్న ఒక అమ్మాయి నా కార్డ్ చూసి, చిరునవ్వుతో నన్ను లోపలకు ఆహ్వానించింది. నా కొత్త హేట్, ఓవర్ కోట్, కుట్టించిన సూట్ నా ప్రయత్నానికి చాలా ఉపయోగపడ్డాయనే అనుకుంటున్నాను. ఆ ఫాక్టరీ అధికారి ఉన్న గదిలోకి ఆమె నన్ను తీసుకెళ్ళింది. ఆయన నన్ను చూడగానే లేచి, కరచాలనం చేసి, “కెప్టెన్ గారూ! కూర్చోండి, సేంట్ లూయిసుండేనా రావడం?” అన్నాడు.

“ఔను.”

“ఆమధ్య రైట్ బెలాంకా విమానం గురించి ఫోన్ చేసింది మీరే కదూ?”



“బౌనండి. దాన్ని గురించిన వివరాలన్నీ మీ రిస్తే సంతోషిస్తాను. అంతే కాదు, మీ విర్లవిండ్ ఇంజన్ గురించి కూడా తెలుసుకోవాలని అభిలాషగా ఉంది.”

“ఓ, అలాగే ! తప్పకుండా చెప్తాను. కాని, ప్రస్తుతం బెలాంకా విమానం ఖరీదెంతో మాత్రం చెప్పలేను. ఈ విమానాన్ని నిర్మించే పూర్తి హక్కులన్నీ హాఫ్డలాండ్ కంపెనీకి అమ్మేయడానికి మాటలు జరుపుతున్నాం. ఇంకా ఓ నిర్ణయానికి మేం రాలేదు. ఏతావాతా ఇదేం కుదరకపోతే, అప్పుడు యీ విమానాన్ని అమ్ముతాం. నిజం చెప్పవలసి వస్తే, మేం ఈ విమానాన్ని నిర్మించింది విర్లవిండ్ ఇంజను ఎలా పనిచేస్తాయో చూపించడానికే. అయినా, ఒక విషయం - మహా సముద్రాన్ని దాటడానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంకన్నా మూడింజన్లు ఉన్న విమానం మంచిదేమో?”

మళ్ళీ మూడింజన్ల విమానాల ప్రశ్నే ఎదురయింది. భగవాన్ ! నన్నసలు ఈ పోటీ ప్రయాణానికి ప్రోత్సహించిన ఒక మిత్రుని ఉద్దేశం కూడా, నేను మూడింజన్ల విమానాన్ని ఉపయోగించాలనే, పైగా ఫోక్లర్ కంపెనీ తమ ఒక ఇంజన్ విమానాన్ని నాకు ససేమిరా అమ్మి

అని చెప్పేశారు. అయినా రైట్ కంపెనీ నాకు సహాయం చేస్తుందని ఆశించాను.

“నా ఉద్దేశంలో ఒంటి ఇంజన్ ఉన్న విమానం నాకెంతో ఉపకరిస్తుందనుకొంటా. మీ విల్లివిండ్ ఇంజన్ ప్రయాణం చేస్తున్నప్పుడు తరచు ఆగిపోతూ ఉంటుందా?”

ఆయన నా ప్రశ్నకు అదోలా నవ్వి, ఇలా అన్నాడు :

“రమారమి 9000 గంటలు ప్రయాణం చేసిన తర్వాత నే మా విల్లివిండ్ ఇంజన్ ఆగిపోవచ్చు!”

“మీ బెలాంకా విమానాన్ని అమ్ముతారో లేదో ఎప్పట్లో చెప్తారు?”

“దాన్ని గురించి మీరు గిసెప్పీ బెలాంకా గారితో మాట్లాడడం మంచిది. ఈ లోగా మా ఫాక్టరీ అంతా మీరోసారి చూద్దరుగాని రండి,” అన్నాడాయన.

ఆ ఫాక్టరీ చాలా పెద్దది. భారులు తీరిన యంత్రాల మధ్యనుండి వాటి పని విధానాన్ని చూస్తూ నడుస్తున్నాం, కాని, నా మనస్సెక్కడో ఉంది... పారిస్ ప్రయాణంమీదే లగ్నమయి ఉంది.

“విల్లివిండ్ ఇంజన్ సర్వీసింగ్ లేకుండా ఎంత శ్రేష్ట గాలిలో పని చేస్తుంది?” అని అతని ప్రక్కనే నడుస్తూ హఠాత్తుగా ప్రశ్నించాను.

“నాకు తెలీదు. కాని రాకర్ ఆరమ్ బేరింగ్స్ లో గ్రీజ్ ఆరిపోతే అవి ఒక దానికొకటి రావాడుకుని, ఆగిపోవచ్చు. అందువల్ల దూరప్రయాణాల్లో విమానం ఎగురుతుండగానే గ్రీజ్ చేయడానికి ఏదైనా ఒక విధానాన్ని కనిపెట్టాలని మేం ఆలోచిస్తున్నాం,” అన్నాడాయన.

చెవులు చిల్లులు పడే ఆ శబ్దాల్లోనుంచి బయట పడ్డాం. ఫాక్టరీ చూడడం పూర్తయింది.

ఎదురుగా నది ప్రవహిస్తోంది. దానికావల ఒడ్డున న్యూయార్క్ నగరం. అక్కడే ప్రసిద్ధి చెందిన వాల్ డార్ఫ్ అస్టోరియా హోటల్ ఉంది. గిసెప్పీ బెలాంకా ఆ హోటల్ లోనే ఉంటున్నాడు.

గిసెప్పీ బెలాంకా చాలా చురుకైన మనిషి. ఆయన సన్నగా, పొడుగ్గా, గంభీరంగా ఉన్నాడు. చూడగానే ఆయన ఒక మేధావి అని చెప్పగలం.

“ఎకాఎకీని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వెళ్లడానికి మా విమానం తప్పకుండా పనికొస్తుంది. ఈ ప్రయాణం మా విమానంతో జరగాలనే నా కోరిక. కాబినల్ ఓ పెద్ద పెట్రోల్ ట్యాంక్ పెడితే చాలు.”

“అంత పెట్రోల్ బరువుతో విమానం పైకి లేవడానికి తగినంత బలంగా లాండింగ్ గేర్ ఉందా?” అని అడిగాను.

“ఓ; దానికి తగ్గట్టు లాండింగ్ గేర్ ని బలంగా తయారు చేశాం.”

“ట్రోటిల్ వేసి ఉంచితే మల్టీ పెట్రోల్ పోయనవసరం లేకుండా ఎన్ని గంటలు మీ విమానం ఎకాఎకీని ఎగరగలదు?”

“50 గంటలకు పైగా వెళ్తుంది. అంటే ప్రపంచంలో అన్నిటిని అది అధిగమిస్తుంది.”

“మీ బెలాంకాను నేను కొనడానికి వీల్లేక పోతే ఇంకో విమానాన్ని మీరు ఎన్నాళ్లలో నిర్మించి ఇవ్వగలరు?”

“నాకో ఫాక్టరీ ఉంటే అట్టే కాలం పట్టదు. కాని, నాకిప్పుడు లేదు. ఇప్పుడు మా దగ్గరున్న విమానాన్నే మీరు కొనవచ్చుననుకుంటాను. పారిస్ విమానయానం జయప్రదమైతే మా కంపెనీకి ఘనమైన పేరొస్తుంది.”

శిసెప్పీ బెలాంకా నాకు మంచి స్నేహపాత్రుడయ్యాడు. సేంట్ లూయిలో మా ప్రయత్నాలు సంపూర్ణి కాలేదని నే చెప్పినా అతను మారలేదు. తానొక కొత్త విమానాన్ని నిర్మించడానికి ధన సహాయం దొరక్క నాలాగే అవస్థపడుతున్నాడు.

“మీ ప్రయత్నం జయప్రదమై, త్వరలో మా విమానాన్ని కొనగల్గుతారని ఆశిస్తున్నాను,”

అంటూ గిసెప్పీ బెలాంకా నాకు వీడ్కోలు  
చెప్పాడు.

పడమటకు వెళ్ళే రైలునందుకుని, మళ్ళీ  
మామూలుగా టపా బట్టాడా చేయడానికి వెళ్లాల్సి.  
సేంట్ లూయి-చికాగోల మధ్య అన్ని టపా  
బట్టాడాలనూ ఫిల్డ్స్, టామ్ నెల్సన్లు  
ఇద్దరూ చూసుకుంటూ నాకీ అవకాశాన్ని  
ఇచ్చారు. సేంట్ లూయి వెళ్లిన తర్వాత నా  
అభిమానుల ఆదరాన్ని మరింత ఎక్కువ చేసుకో  
గల ననుకుంటూ. పాల్స్ చేరగల విమానాన్ని గురించి  
చెప్తాను. నాకు కావలసిన ధనాన్ని నేను సేకరించ  
గలిగితే రైట్, లేక హుడెలాండ్ లేకపోతే  
అ బెలాంకా విమానం ఎవరి అధీనంలో ఉంటే  
వారితో నగదు బేరం పెట్టికొంటాను.

సేంట్ లూయిలోని లాంబర్ట్ ఫీల్డ్స్ చేరుకోగానే  
గిసెప్పీ బెలాంకాకు టెలిగ్రాం ఇచ్చాను. అందులో  
ఆయన నిర్మించిన బెలాంకాను కొనడానికి నా  
ఆసక్తిని తెలియజేశాను. నాకు రైట్ బెలాంకా  
విమానం కొనే అవకాశం ఉందని ఆశ చూపిస్తూ,  
అది తప్పితే మూడింజన్ల విమానాన్ని ఒక దాన్ని  
29,000 డాలర్లకు ఇస్తానంటూ ఆయన డిసెంబర్  
4 వ తేదీని నాకు సమాధానం ఇచ్చాడు.

అరే భగవాన్ ! నేనింతవరకు 3000 డాలర్లే  
సేకరించానే! 29,000 డాలర్లు ఎక్కణ్ణించి  
తేగలను? మూడింజన్ల విమానాన్ని నిర్మించడానికి  
ఎంత కాలం పడుతుంది?

రైట్ బెలాంకాను కొనడానికి తాము జరుపు  
తున్న సంప్రదింపులు విఫలమయ్యా యని హాఫ్  
డలాండ్ కంపెనీ ఆఫీసర్లలో ఒకాయన ఇచ్చిన  
తెలిగ్రాం నేను చూసినంతవరకు ఈ సమస్య  
తోనే సతమతమౌతున్నాను.

అంచేత రైట్ కార్పొరేషన్ కు మళ్ళీ తెలిగ్రాం  
ఇచ్చాను:

“ పారిస్ విమానయానానికి రైట్ బెలాంకాను  
సేంట్ లూయి కొనడానికి ఏలుంటుందా? త్వరలో  
తెలుప ప్రార్థన.

లిండ్ బర్గ్

దీనికి నాకేం సమాధానం రాలేదు. మరో  
నాల్గు రోజుల తర్వాత మరొకటి యిచ్చాను.  
దానికి ఈ సమాధానం వచ్చింది.

“ తొమ్మిది, పదమూడు తేదీల తెలిగ్రాముల  
చేరాయి. అట్లాంటిక్ మహా సముద్ర విమానయా  
నానికి రైట్ బెలాంకా పనికి రాదు. మూడింజన్ల  
ఫోక్లర్ గాని, హాఫ్ డలాండ్ గాని మంచిదని మా  
అభిప్రాయం. పాటర్సన్ రైట్ ఏరో ”

ఐతే బాగానే ఉంది. కాని బెలాంకా మూడింజన్ల విమానాన్ని నిర్మించి ఇస్తానన్నాడు. అతనికి పాటికి ఒక ఫాక్టరీ దొరికి ఉండాలి. అలా గయితే ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని ఆయన చౌకలో త్వరగా నిర్మించి యివ్వగలడు. ఈ వేసవి లోగా నాకొక విర్లవిండ్ ఇంజన్ తో బెలాంకా దొరికే అవకాశముంది. నేనిప్పుడు సిద్ధం చేసుకో వలసినది డబ్బు. ఏది ఎలాగైనా సరే, గిసెప్పీకి తెలిగ్రాం ఇస్తాను.

“బెలాంకాను అమ్మడానికి రైట్ కార్పొరేషన్ నిరాకరించింది. పారిస్ ప్రయాణానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న అలాంటి విమానాన్నే మరొక దాన్ని నిర్మించి ఎప్పుడు ఇవ్వగలరు? ఖరీదు ఎంత?

లిండ్ బర్క్”

లాంబర్ట్ ఫీల్డ్ల మీద మా టపా విమానాలు తప్ప మరే విమానాలూ కొంత కాలం పాటు తుపానువల్ల ఎగరలేదు. మైదానమంతా బాగా బాడి, బురదగా ఉండటంవలన విద్యార్థులకు శిక్షణ నిల్చిపోయింది. నా పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలు సాగించడానికి అవకాశం దొరికింది. కాని, ప్రయోజనం లేకపోయింది. నా ఆఖరి తెలిగ్రాంకి బెలాంకా జవాబు ఇవ్వలేదు.

నేను ఒక్క గుక్కలో నా అభిమానుల పేర్లు చెప్పగలను—మేజర్ లాంబర్ట్, మా ఏర్ మెయిల్ కంపెనీ మేనేజర్, మేజర్ రాబర్ట్ సన్, ఇన్నూ రెన్స్ ఎగ్జిక్యూటివ్ ఎర్ల్ థాంసన్. వీళ్ళు తప్ప, మహాసముద్రం పైనుండి విమానంలో నేను పారిస్ వెళ్ళడానికి మరెవరూ ధనసహాయం చేయడానికి అంగీకరించడం లేదు.

నా పారిస్ ప్రయాణ కార్యసాధనకు సులువైన కొత్త మార్గాలు ఎలా అన్వేషించడమా అని ఆలోచిస్తున్నాను. ఇవాళ ఆ బురదరోడ్డుమీద 5 మైళ్ళు నడిచి ఉంటాను. నిన్నా మొన్నా ఇలాగే నడిచాను. చలికాలం సగం గడిచింది. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయాన ప్రయత్నాలు అమెరికా, ఫ్రాన్స్ దేశాల్లో చాలా జరుగుతున్నాయి. అందుకు తగిన విమానాలను నిర్మించడం, వాటిని పరీక్ష చేయడం వీటిలో చాలామంది నిమగ్నులై ఉన్నారు. నేను మాత్రం ఆలోచించడం, ప్రయాణం గురించి మాట్లాడడం తప్ప, ఇంకేమీ చేయలేకపోతున్నాను. కార్యరంగంలోకి అందరూ దూకుతున్నారు. నేనింక ఊరుకుంటే లాభం లేదు. ఏదో గట్టి ప్రయత్నం వెంటనే చేసి తీరాలి. మరి కొన్నాళ్ళపాటు మాటపా బట్వాడాను లవ్ ని, నెల్సన్ ని చూసుకోమని చెప్తాను. సేంట్ లూయిస్



నాకు తెలిసిన ప్రతి వ్యాపారస్తుడినీ నా పారిస్ ప్రయాణానికి సహాయం చేయమని కోర్తాను.

నేను చూసిన వాళ్ళలో మొదటివాడు హరీ నైట్. అతడొక బ్రోకర్, సేంట్ లూయిస్ స్ట్రయింగ్ క్లబ్ కు ప్రెసిడెంట్. క్రిందటేడు అతను విమానయాన శిక్షణ పొందుతున్నప్పుడు అతని పరిచయం నాకు కలిగింది. నా ప్రయత్నంలో అతడు భాగస్థుడుగా చేరకపోయినా పలుకుబడి గల పెద్ద వ్యాపారస్తులను నాకు చూపించగలడు.

ఆఫీస్ లో ఉండగా అతన్ని చూశాను. అతడు పొట్టిగా లావుగా, ఉన్నాడు. ముందర కాళ్ళకు బందం వేసే రకంలా కన్పించాడు. యువకుడే. నా సంగతంతా చెప్పాను. అతను అంగీకరించడనే మొదట అనుకున్నాను. కాని—“నువ్వు డబ్బు కోసం చికాకుపడుతూ ఇటూ అటూతిరిగితే లాభం లేదు. నువ్వు విమానంలో పారిస్ వెళ్ళిదలచుకుంటే నీ మనస్సంతా ఆ ప్రయత్నంమీద లగ్నంచేయాలి. నాన్నే హితుడొకడు బాంక్ లో ఉన్నాడు. అతనితో నేను మాట్లాడి, నీకు ఏమైనా ఆర్థికంగా సహాయ పడగలమేమో చెప్తాను,” అన్నాడు నైట్.

అయితే నా ఆశ నిరాశ కాలేదు. బాధ్యత వహించే భాగస్థుడు ఒకరు నాకు దొరికారని సంతోషించాను.

“దీని కేమాత్రం డబ్బు కావలసి ఉంటుంది?”  
అని అడిగాడు నైట్.

నిర్మాతలు కూడా భాగస్థులై తే 10 వేల  
డాలర్లు చాలనుకుంటాను. అలా జరగని పక్షంలో  
విమానం ఇంజన్ కొనడానికి, ప్రయాణపు ఖర్చు  
లకు మొత్తం 15 వేలుండాలి,” అని చెప్పాను.

“నువ్వు ఒక్క ఇంజన్ ఉన్న విమానం  
చాలు అంటున్నావు. అంతకంటే ఈ ప్రయా  
ణానికి మూడు ఇంజన్ల విమానం సురక్షితం  
కాదూ?” అన్నాడు నైట్.

పాడిందే పాట అన్నట్టు నా పాత వాదన్నే  
మళ్ళీ బలపరుస్తూ ఇలా చెప్పాను :

“బెలాంకా వారి మూడింజన్ల విమానం కొనా  
లంటే 29 వేలవుతుంది. ఫోక్లర్ కంపెనీకి 90  
వేలు కావాలిట! ఇంజన్లు ఎక్కువగా ఉంటే  
చిక్కు ఎక్కువ. చాలా భాగాలు ఉంటాయి కనుక,  
చెడిపోయే అవకాశాలు ఎక్కువ. దీనిలో  
ప్రమాదం ఒక ఇంజన్ ఉండడంవలన కాదు,  
విమానం మోయవలసిన బరువునుబట్టి ఉంటుంది.  
ప్రయాణంలో సుభవిం చే వాతావరణ పరిస్థితులను  
బట్టి కూడా ఉంటుంది.

“విల్లవిండ్ ఇంజన్లు 9 వేల గంటలు ఆగ  
కుండా పని చేస్తాయట. ఖరీదు తేడాలు ఎల్లా ఉన్నా

నేను మాత్రం ఒకే యింజన్ ఉన్న విమానం లోనే బయల్దేరి, పాసిన్ చేరడలచాను. పొగ మంచు దట్టంగా ఉన్నప్పుడు పెద్ద విమానాలను నడపడం కష్టం. అందువలన చిన్న విమానాన్నే నేను ఎంచుకుంటున్నాను.”

నైట్ తన కుర్చీలో గిరున తిరిగి, టెలిఫోన్ అందుకున్నాడు.

“స్టేట్ నేషనల్ బ్యాంక్, హెరాల్డ్ బిక్స్ బీ కావాలి,” అన్నాడు ఫోనులో.

“బిక్స్! వెంటనే ఇక్కడికి ఒకసారి రాగలవా?

“.....”

“గుడ్!”

“.....”

“సరే...నా ఆఫీస్ లో,” అని ఫోన్ పెట్టేశాడు.

బిక్స్ బీ, ఆ ఊరి వాణిజ్య మండలికి అధ్యక్షుడు. మరో పదినిమిషాల్లో కులాసాగా నవ్వుతూ బిక్స్ బీ వచ్చాడు. ముచ్చటగా మూడు మాటల్లో నా విషయమంతా బిక్స్ బీతో హరీనైట్ చెప్పాడు. నేను రైట్ కార్పొరేషన్ తోను, గిసప్పీ బెలాంకాతోను మాట్లాడిన సంగతులన్నీ తెలియజేశాను బిక్స్ బీకి.

విమానం గురించి, విల్లవిండ్ ఇంజన్ల గురించి, ప్రయాణానికి అయ్యే ఇతర ఖర్చుల గురించి ఆయన నన్ను చాలా ప్రశ్నించాడు.

నైట్ మధ్యలో అడ్డొచ్చి, “ ఏదో కొంత  
డబ్బు పోగు చేశానన్నావు కదూ? నీతో ఇంకెవ  
రెవరు ఇందులో ఉన్నారు?” అని అడిగాడు.

“ నేను రెండు వేలు పెట్టగలను. మేజర్  
లాంబర్ట్ ఓ వెయ్యి యిస్తానన్నారు. ఎర్ల్ థాసన్,  
బిల్ రాబర్ట్సన్ వీరిద్దరూ కూడా సహాయపడతా  
మన్నారు. కాని ఎవరు ఎంత ఇస్తారో నేను  
చెప్పలేను,” అన్నాను నేను.

“ ఒకే ఇంజన్ వున్న దానికంటే రెండో,  
మూడో ఇంజన్లున్నదైతే మంచిదనుకుంటాను.  
మీ రేమంటారు?” అని బిక్స్ బీ నన్నడిగాడు.

“ బిక్స్! ఆ సంగతి నేనిప్పుడే అడిగాను,”  
అన్నాడు నవ్వుతూ హారీ నైట్.

“సముద్రం పైన ఎగురుతున్నప్పుడు మూడింజన్లు  
విమానంలో ఒక ఇంజన్ ఆగిపోతే, మిగిలిన  
రెండింజన్లు రక్షించి, మనని ఒడ్డు చేరుస్తాయను  
కోడం పొరపాటు. సాహసం లేందే అసలు  
ఎవడూ కూడా సముద్రంపైనుండి విమానంలో  
ఎగరలేడు. ప్రపంచమంతా తిరిగే సైనిక విమానా  
లన్నీ ఒక్క ఇంజన్ ఉన్నవే,” అన్నాను నేను.

“ వాటిలో సగం విమానాలు చుట్టు తిరిగి  
రాలేక పోతున్నాయి. వాటికి ప్రభుత్వ సహాయం  
ఎప్పుడూ ఉంటోంది. సరే, దానికేం? ఇవా

మీ విషయం మా స్నేహితులతో మాట్లాడి,  
 ఆలోచిస్తాను. రెండు మూడు రోజులు వ్యవధి  
 ఉంటే చాలు. మీరు ఈ విమానయానం నిశ్చ  
 యంగా చేయవలచుకుంటే మనం వెంటనే  
 ప్రయత్నాలు ప్రారంభించాలి. వచ్చే బుధవారం  
 నన్ను మా ఆఫీస్‌లో కలుసుకోండి. ఏం, వీలుం  
 టుందా ?” అడిగాడు బిక్స్‌లీ.

నా ఆశ్చర్యానికి, రంతోషానికి అంతు లేదు.  
 నేను విన్నది నిజమా ? కలా ? కొంతవరకు నమ్మ  
 లేక పోయాను. మరో వెయ్యి డాలర్ల సహాయం  
 లభిస్తే చాలనుకున్నాను. నా ప్రయత్నంలోని  
 ఆర్థిక బాధ్యతలన్నీ చూసుకునేవారు దొరుకుతా  
 రని నేను కలలో కూడా అనుకోలేదు.

స్పిరిగ్ ఫీల్డ్ మైదానంలో మంచు, దాంతో  
 కూడా వర్షం పడుతుండగా నా టపా విమానంతో  
 దిగాను. విమానాన్ని మైదానంలో ఒక కంచె  
 మూలకు నడుపుతుండగా పెద్ద గాలి వీచి, రెక్కల్ని  
 ఊపేసింది. చికాగో వాతావరణ పరిస్థితిని తెలిపే  
 ఒక కాగితాన్ని టపా లారీ డ్రైవర్ నాకందించాడు.  
 అక్కడా ఇక్కడా వాతావరణం ఒక లాగే  
 ఉంది. మేఘాలు 300 అడుగులకు పైన దట్టంగా  
 అల్లుకు పోయాయి. చీకటి కమ్ముకుంటోంది.

దక్షిణానికి వెళ్లవలసిన టపాను ఫిలిప్లవ్  
రైలు కందివ్వవలసి వుంటుందని నాకు తెలుసు.  
వెలుతురు ఉండగానే అతను చికాగో మేపుడ్  
ఫీల్డు నుండి బయలు దేరితేతప్ప, ఈ రాత్రికి నేను  
ఉత్తర దిశగా వెళ్ళడానికి అవకాశం లేదు.  
అయినా నేను పియోరియా వరకు వెళ్ళగల నను  
కుంటా. అక్కడ్నించి చికాగోవరకు మేఘాలు  
కొంచెం ఎత్తులో ఉంటే వాటి దిగువగా ఎగిరి  
వెళ్ళే అవకాశం ఉంటుంది.

నేను స్పింగ్ ఫీల్డునుంచి బయలుదేరుతూంటే  
నా బుగ్గలపైనుండి మంచు కరిగి, కిందికి కారు  
తోంది. బయలుదేరిన తర్వాత ఒక 5 నిమిషాలు  
విమానం సరిగ్గా పని చేయలేదు. కొంచెం  
శ్రమపడవలసి వచ్చింది. ఇంజన్లో ఏదైనా దోష  
ముందేమా? ఎడమవైపు స్వీచ్ ముందువేశాను.  
తర్వాత కుడివైపుది వేశాను. వెంటనే యింజన్  
దడదడ లాడింది. వెనక్కు తిరిగి స్పింగ్ ఫీల్డులో  
దిగాను. ఇంకా అక్కడే వున్న లారీడ్రైవర్ నన్ను  
చూసి, “టపాను రైలు కందివ్వమంటారా?”  
అని అడిగాడు.

“ఇప్పుడే వద్దు; ఏం చెడిపోయిందో మొదట  
చూడనీ,” అన్నాను.

ఒక స్పింగ్ వదులయింది. దాన్ని సరి చేసి, మళ్ళీ బయలుదేరాను. డ్రైవర్ ప్రొపెల్లర్ను తిప్పి, నాకు సహాయం చేశాడు.

ఉత్తరంగా 20 మైళ్లు వెళ్లాను. అక్కడ నుండి మంచు లేదు. 500 అడుగుల ఎత్తునుండి చికాగోలో దిగాను. టపాను అప్పజెప్పి, భోం చేశాను. నిద్ర వేళయింది. కాని, ఈ రాత్రి ఇక్కడ నిద్ర పోకూడదు. వెంటనే బయల్దేరిన చోటికే వెళ్లాలి. సేంట్ లూయిస్ లో బిక్స్ బీని అతని ఆఫీసులో రేపు 10 గంటలకు కలుసుకోవాలి.

\*

\*

\*

“బిక్స్ బీ ఏదో పని తొందర్లో ఉన్నారు. కాస్తేపు కూర్చోండి, వస్తారు,” అంటూ ఆయన స్కెకటరీ నాకు కుర్చీ చూపించాడు.

నా కెదురుగా కాపీయర్, పది, ఇరవై యాభై డాలర్ల నోట్ల కట్టల్ని లెక్కపెడుతున్నాడు. వాటిని చూడగానే నా కళ్ళు తిరిగిపోయాయి. మతి చెడింది. ఇంతకూ విమానయానానికి బ్యాంక్ నాకే విధంగా సహాయపడగలదు? ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో చాలా బరువుతో ఫారిన్ చేరాలని నిశ్చయించుకున్నాను. కొన్ని వేల మైళ్ళు మహాసముద్రంమీదుగా అల్లకల్లోలంగా ఉండే వాతావరణ పరిస్థితుల్లో ఎగరవలసి ఉంటుంది—

బిక్స్ బీ రావడంతోనే నా ఆలోచనలకు బ్రేక్ పడింది.

మీ ప్రయత్నం చాలా కష్టమైందే; దాన్ని గురించే చర్చించాం. మీకు సహాయం చెయ్యడానికి నిశ్చయించాం. ఇకనుంచీ ఆర్థిక విషయాలు మా కొదిలెయ్యండి. అనుకున్న మొత్తం కంటే ఖర్చులు కొంచెం తగ్గించగలిగితే మా పలుకుబడితో త్వరలో మీ ప్రయత్నం సఫలమయ్యేట్లు చెయ్యగలమనుకుంటా. మనకు కావలసిన ఇతర ఏర్పాట్ల కోసం మేజర్ లాంబర్ట్ కు, ఎర్ల్ థాంసన్ కు, బిల్ రాబర్ట్ సన్ కు మేం ఫోన్ చేసి, అన్నీ కనుక్కుంటాం. విమానయానం సక్రమంగా కొనసాగేలా మీ మనస్సు దానిమీదపెట్టి పని చేసి, విజయం సాధించండి. మళ్ళీ మనం కలుసుకునే లోగా ఇంకెవరికీ మాట ఇచ్చి, మోసపోకండి.”

పండుగ నాడు కొత్త బట్టలు ఇచ్చినప్పుడు పిల్లలు సంబరపడినట్టు సంతోషిస్తూ, లాంబర్ట్ కీట్లు చేరుకున్నాను. అమెరికాలోని ప్రతి ఏర్క్రాఫ్ట్ కంపెనీవారిని అడిగి చూస్తాను. విషిటాలో ట్రావెల్ ఏర్ కంపెనీ నిర్మిస్తున్న విమానం నాకు అనుకూలంగా ఉంటుందేమో! శాన్ డిగోలో ఒంటి రెక్క విమానాలను రియాన్ కంపెనీ నిర్మిస్తున్నట్టు, అవి బాగానే పని చేస్తున్నట్టు ఈ మధ్య చదివాను.



ట్రావెల్ ఏక్ కంపెనీ దగ్గర్లోనే ఉంది.  
 న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి తగిన  
 విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలరేమో అలెగ్జాండర్  
 ఇచ్చి అడిగి చూస్తాను.

నా బుల్లిగామకు వెంటనే వాళ్ళ దగ్గరనుండి సమాధానం వచ్చింది. ట్రావెల్ ఏర్ కంపెనీ విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వడానికి అంగీకరించలేదు. రియూన్ కంపెనీ ఉండి కాని, చిన్నది. అట్టే పేరున్న కంపెనీ కాదు. అయినా అన్ని కంపెనీలను ప్రయత్నించి చూడాలి.

తర్వాత కర్టిస్, బోయింగ్, డగ్లస్, మార్టిన్ కంపెనీలకు 'రాబర్ట్ సన్ ఏర్ క్రాఫ్ట్' ఇచ్చినట్లు తెలిగ్రాములు ఇచ్చాను. ఆ కంపెనీ పేరును నేను ఉపయోగించుకోడానికి నాకిదివరకే మేజర్ బిల్ అనుమతి ఇచ్చాడు.

రియాన్ పర్మైన్స్ పబ్లిష్. మో.  
శాన్ డిగో, కాలిఫోర్నియా. ఫిబ్రవరి, 3, 27

న్యూయార్క్-పారిస్ నిర్విరామ విమానయానానికి ఏర్పాట్లు ఇంజనీర్తో విమానం నిర్మించి ఇవ్వగలరా? అయితే ఖరీదు ఎంత? ఎన్నాళ్ళలో ఇవ్వగలరు? తెలియజేయండి.

రాబర్ట్ సన్ ఏర్ క్రాఫ్ట్.  
కార్పొరేషన్."

సమాధానం ఇలా వచ్చింది :

“అట్టి దాన్నే-ఆ ప్రయాణం చేయడానికి తగిన  
పెద్ద రెక్కలతో విమానం నిర్మించి ఇవ్వగలం.  
పరికరాలు కాక, ఆరు వేలు అవుతుంది. సుమారు  
మూడు నెలల్లో డెలివరీ ఇస్తాం.

రియాన్ ఏర్ లైన్స్.”

విమానం ఇంజన్ తో కూడా దగ్గరగా పది  
వేలవుతుందన్నమాట. అయితే నా అందుబాటు  
లోనే ఉంది. ఫరవాలేదు. కాని, ఈ కంపెనీని  
ఎలా నమ్మడం? అందులో సమ్మర్లుతన ఇంజనీర్లు  
ఉన్నారో లేరో? త్వరగానే విమానం చేసి ఇస్తా  
మంటున్నారు. ఇంకా వివరాలు తెలియజేయమని  
మరొక టెలిగ్రామ్ ఇచ్చాను. దానికి సమాధానం  
ఇది :

“పెట్రోల్ ట్యాంక్ లో 380 గేలన్లు పడుతుంది.  
గంటకు 100 మైళ్ళ వేగంతో వెళుతుంది. చద  
రపు అడుగుకు 12½ పౌన్లు, హార్స్ పవర్ కి 20 పౌన్లు  
బరువు వెయ్యుచ్చు. అపసరమైతే ఆర్డర్ ఇచ్చిన  
రెండు నెలల్లో తయారు చేసి ఇవ్వగలం. సగం  
డబ్బు ముందుగా చెల్లించాలి.

రియాన్ ఏర్ లైన్స్.”

ఈ టెలిగ్రామ్ ని బిక్స్ బీ, నైట్ లకు చూపిం  
చాను. వాళ్ళింతవరకు ఈ రియాన్ గురించి విననే  
లేదు.

“ఈ కంపెనీ ఎటువంటి విమానాలను నిర్మిస్తుంది?” అని వాళ్ళు అడిగారు.

“అది పెద్ద ఒంటి రెక్క విమానం. బెలాంకాలాగే ఉంటుంది. కాని, కాక్ పిట్ కి తలుపులుండవు. తెరిచే ఉంటుంది. వెడల్పు కొంచెం తక్కువ. అలాంటివి కొన్ని పశ్చిమ తీరాన్ని టపా బట్వాడా చేస్తున్నాయి,” అని చెప్పాను.

కాలిఫోర్నియాలోని రియాన్ కంపెనీకి వారం రోజుల్లో వెళ్ళి, సంప్రదింపులు జరపాలనుకున్నాం. బేరం ఖాయమయి తే విమానాన్ని నిర్మిస్తున్నప్పుడు నేనక్కడే ఉంటాను.

కాని,గి సెప్పీ బెలాంకానుంచి ఇంతలో టెలిగ్రామ్ వచ్చింది. దీంతో మా ఏర్పాటు తలకిందులైంది.

“బెలాంకా విమానం విషయమై మనం ఒక అంగీకారానికి వచ్చే ఆలోచనను సూచించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నాను. ఇది త్వరలో పరిష్కారం కావాలంటే మీరు వెంటనే న్యూయార్క్ రావాలని నా కోర్కె. కొలంబియా ఏర్ కాఫ్ట్ కార్పొరేషన్, 5104, ఊల్ వర్త్ బిల్డింగ్, న్యూయార్క్ ఎడ్రెస్ కు సమాధానం ఇవ్వండి. బెలాంకా.”

బెలాంకా కొత్తగా ఒక కంపెనీ మొదలెట్టి, రైట్ కార్పొరేషన్ నుండి తన విమానాన్ని కొనుండాల్సి. సరిగ్గా సమయానికే అతని టెలిగ్రామ్

వచ్చింది. లేకపోతే మరి రెండు మూడు రోజుల్లో కాలిఫోర్నియా వెళ్ళిపోయేవాడే. ఇప్పుడే బాగా ఆలోచించి పని చెయ్యాలి.

రైట్ బెలాంకా విమానం అన్నింటాకి ఉత్తమమైంది. దాన్ని కొనడానికి నాకిప్పుడు ధన సహాయం కూడా ఉంది. న్యూయార్క్ వస్తున్నానని బెలాంకాకు టెలిగ్రామ్ ఇచ్చి, త్వరలోనే బయలుదేరి వెళ్ళాను.

బెలాంకా సంతోషంగా నవ్వుతూ, న్యూయార్క్ నగరంలోని కొలంబియా ఆఫీసులో సన్నందకీ పరిచయం చేశాడు.

“అయితే మా బెలాంకా విమానాన్ని కొనాలనుకుంటున్నారన్నమాట?” అని అడిగాడు కొలంబియా ఏక్స్క్లూజివ్ కార్పొరేషన్ ఛైర్మన్ లెవీన్.

“ఔనండీ; అయినా దాని ఖరీదుమీద అది ఆధారపడి ఉంటుంది.”

“బెలాంకాను మేం మీకు అమ్మడలచాం. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి ఇంతకన్నా మంచిది మీకు దొరకదు. మీరు అంత డబ్బుని సేకరించి సిద్ధంగా ఉన్నారా?” అని అడిగాడు లెవీన్.

“కొంత సిద్ధంగానే ఉంది. కాని, మేం ఏ విమానాన్ని కొనబోతున్నామో తెలిస్తేగాని, డబ్బంతా

సేకరించదలచుకోలేదు. నిర్మాతలు కూడా కొంత సాయం చెయ్యాలని మా అభిలాష. పారిస్ విమాన యానంవల్ల మీ విమాన పరిశ్రమకు చాలా ప్రచారం వస్తుంది. అది కూడా మీరు ఆలోచించాలి.”

“మేం కొంత ఇస్తాం లెండి. మా బెలాంకా విమానం 25 వేలు చేస్తుంది. కాని, దీనిమీద మీరు పారిస్ వెళ్ళదలచుకున్నారు గనుక, 15 వేలకే మీకు ఇవ్వదలచాం. పది వేలు తగ్గించాం అన్న మాట. ఈ పది వేలు మేం మీకు చేసే సహాయం.”

పది హేను వేలు! విమానానికి, పెట్రోల్ కి, ఇతర పరీక్షలకి-అన్నింటికీ కలిపి, మొత్తం 15 వేలు చాలనుకున్నాను.

“మీరు చాలా ఎక్కువే చెప్పారు. మీ ఆఖరి మాట ఇంతేనా?” అని అడిగాను.

“మా బెలాంకా 15 వేలంటే చాలా తక్కువ. న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ కు వెళ్ళగల విమానం ఇదొక్కటే అని మాత్రం మీరు గుర్తుంచుకోండి. మీరెప్పుడు సిద్ధంగా ఉంటే అప్పుడే అందులో మీరు బయల్దేరవచ్చు.”

బెలాంకా, చాంబరెన్లు ఇద్దరూ వాళ్ళ విమానాన్ని గురించి గొప్పగా వర్ణించడమేగాని, బేరాన్ని తెగ తెంపులు చేసే ప్రయత్నంలో లేరు. 15 వేలకు

తగ్గించడానికి వీలులేదంటున్నాడు లెవినీ. పైగా  
తాను చెప్పిన ధర తక్కువే అంటాడు.

“మీకు నికరమైన సమాధానం చెప్పాలంటే  
నేను ఒకసారి సేంట్ లూయి వెళ్ళి, నా భాగస్తు  
లతో సంప్రదించి రావాలి,” అన్నాను ఆఖరికి.

“మీరు అనుకున్న మొత్తంకంటే కొంచెం  
ఎక్కువయిందని మాత్రం దీన్ని వదలిపెట్టకండి.  
మళ్ళీ రండి,” అన్నాడు లెవినీ.

బెలాంకా విమానం ఖరీదు ఎక్కువయినా  
అమ్మకానికి సిద్ధంగా ఉంది. నా ప్రయత్నానికి  
ఉపయోగపడేది ప్రపంచంలో ఇదొక్కటే! సేంట్  
లూయికి రైలు ఎక్కుతూంటే విజయాన్ని నా  
అరచేతిలో పెట్టుకుని వెళ్తున్నట్టు అనిపించింది.

“దీనికి ‘ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ అని  
పేరు పెడితే ఎలాగుంటుంది?” అని బిక్స్ బీ అన్న  
మాట కూడా నాకు వినిపించలేదు. నా చేతిలోని  
చెక్కుమీద ఉన్న 15,000 డాలర్ల సంఖ్యను  
చూస్తూ, అలా తనదయ్యాడి అయిపోయి ఉండి  
పోయాను.

రైట్ బెలాంకా విమానాన్ని కొనడానికి ఈ  
కాగితం ముక్క చాలు! నా ఆశ్చర్యాన్ని చూసి,  
బిక్స్ బీ నవ్వుతున్నాడు.

“ఈ మధ్యాహ్నమే న్యూయార్క్ బయలు దేరుతాను. ఒక వారం లోగా లాంబ్ట్ ఫీల్డుమీద బెలంకా విమానంలో దిగుతా,” అన్నాను బిక్స్ బీతో.

రైల్వో చాలాసేపు ప్రయాణం చేసి, న్యూ యార్క్ లో దిగాను. మరోసారి కొలంబియా రివర్ క్రాఫ్ట్ ఆఫీసులో కాలు పెట్టాను. లెవీనీ కళ్ళ ముందు టేబిల్ మీద 15,000 డాలర్ల చెక్కు ఉంచాను.

“మా విమానాన్ని అమ్ముతున్నాం. కాని, దాన్ని పారిస్ కు నడిపించే వారిని ఎన్నుకునే బాధ్యత మాది,” అన్నాడు లెవీనీ.

నిలబడ్డవాణ్ణి అలా కొయ్యబారి పోయాను.

“ఎవరో ఈ విమానాన్ని నడిపించి, మహా సముద్రాన్ని దాటిస్తాడంటే మేం ఒప్పుకోలేం. మా అభిప్రాయం మీకు అర్థమయిందనుకుంటూ,” అని ఇంకా తన వ్యాఖ్యానాన్ని వివరించాడు.

“మీరు అపార్థం చేసుకున్నట్టు ఉన్నారు. ఈ యత్నం మా సేంట్ లూయి వారిది. విమాన యానం ఏ విధంగా నెరవేర్చాలో తెల్సుకో దానికే ముందుగా విమానాన్ని నడిపించి పరీక్షించే టండుకుగాను మీతో కలిసి పని చేయాలని మేం వాంఛించాం. అంతే కాని, మేం కొన్న తర్వాత

దాన్ని నడిపించేవారిని 'ఇంకొకరు ఎన్నుకోడానికి  
మేం అంగీకరించం,' అన్నాను.

“ మా విమానం విషయంలో కొలంబియా  
వర్క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ అందుకు అంగీకరించడం  
లేదు. సమర్థుడైన పైలట్ ని మేమే నియమిస్తాం.  
ఈ విమానయానంవల్ల వచ్చే పేరు ప్రతిష్ఠలు,  
ప్రచారం అంతా మీ సేంట్ లూయి వారికే  
వస్తాయి లెండి, ” అన్నాడు లెవిస్.

“ సేంట్ లూయి పేరు విమానం మీద వేయ  
డానికి మేం 15 వేల డాలర్లు మీకు ఇవ్వా  
లన్నట్టు కనబడుతోంది. ఇదివరకు నేనొచ్చి  
నప్పుడే ఈ షరతు మీరు పెట్టి ఉంటే మళ్ళీ నే  
నిక్కడకు రాకపోయి ఉండును. ఇంతకూ మీరు  
బెలాంకాను అమ్ముతారా? లేదా? అమ్మే  
టటయితే బేరం ముగించండి. లేకపోతే మరో  
విమానాన్ని చూసుకోడానికి నా దారిని నే  
పోతాను, ” అని అన్నాను నిక్కచ్చిగా.

“ అమ్మకానికి ఉందనే కదండీ చెప్తున్నాం.  
కాని ఒక విషయం: బెలాంకా విమానాన్ని  
నడపడం అందరికన్నా మాకు బాగా తెలుసు.  
ఫాదీస్ ప్రయాణం సాగించడం మాకు వదిలి  
పెట్టడమే మీకు శ్రేయస్కరం. బాగా ఆలో  
చించండి, ” అన్నాడాయన.



“అన్ని విషయాల్లోను మీ సహకారం మాకు పూర్తిగా కావాలనే మేం కోరుతున్నాం. కాని, అన్ని హక్కులతోనూ మేం దీన్ని కొనడమో లేక మానుకోడమో తేల్చుకోదల్చుకున్నాను. ఈ చెక్కు మీరు తీసుకుంటారా లేక, మరొక విమోచనాన్ని చూసుకోడానికి పొమ్మంటారా?” అంటూ టేబిల్ మీద చెక్కుని చేతిలోకి తీసుకున్నాను. “అవును కళ్ళు చెక్కుమీదే ఉన్నాయి.”

“మీరు పొరబడుతున్నారు. కాని ఒక సంగతి: న్యూయార్క్ - ఫారిన్ విమానయానానికి మా బెలాంకా ఒక్కటే తగిన విమానం అని మాత్రం మరుచకండి,” అన్నాడు అతను మళ్ళీ.

“క్షమించాలి. మీరు అన్ని హక్కులతోనూ విమోచనాన్ని అమ్మనప్పుడు నే నిక్కడ్నించి ఎంత త్వరగా బయటకు వెళ్తే అంత మంచిది,” అంటూ బయటకు దారి తీశాను.

“తొందరపడకండి, రేపు ఒకసారి మళ్ళీ నన్ను కలుసుకోండి.”

“మీరు మీ పరతుల్ని తీసివేస్తేగాని నేనిక్కడకు మళ్ళీ రావడం అసవసరం. నేనురాదల్చుకోలేదు.”

“అవును తటాపటాయించి, “ఐతే రేపు 11 గంటలకు నన్ను తప్పకుండా కలుసుకోండి,” అన్నాడు ఆఖరికి.

ఆ మర్నాడు తెవినీని ఆఫీస్ లో ఉండగా సరిగ్గా 11 గంటలకు ఫోన్ లో పిల్చాను.

వెంటనే, “గుడ్ మార్నింగ్, మీ మనస్సు మార్చుకున్నారా?” అని అడిగాడు.

నా ఒళ్ళు మండి, కోపంతో దభీమని ఫోన్ పెట్టేశాను. మాడిసన్ ఎవెన్యూ మీదికి తొందరగా నడచుకు పోయాను. త్వరగా నడవడం మూలాన్ని గాబోలు నా ఒంటికి గాలి చల్లగా రివ్వుమని తగిలింది. నా మనస్సు కొంచెం కొంచెం తేట బడింది.

ఫోక్స్; హైట్; ట్రావెల్ ఏర్, కొలంబియా- ఈ కంపెనీలన్నీ ఒకదాని తర్వాత ఒకటి నాకో విమానాన్ని ఇవ్వడానికి నిరాకరించాయి. ఇంత వరకు ఏ కంపెనీలోనూ విమానం దొరకలేదు. ఇహ మిగిలిందల్లా శాన్ డిగోలోని రియాన్ కంపెనీ. అది కూడా నిరాకరిస్తుందా?

ఇది ఫిబ్రవరి మూడోవారం. రియాన్ కంపెనీ రెండు నెలల్లో విమానం తయారు చేసినా ఏప్రిల్ మాసాంతంలోగాని పారిస్ కు ప్రయాణం కాలేను. బెలాంకా విమానం ఇక్కడ సిద్ధంగానే ఉంది. పారిస్ విమానయానానికి తెవినీ ఈ పాటికి చాంబర్లెన్ ను వైమానికుడుగా నియమించే ఉంటాడు. నా పోటీదార్లందరిలో నేనే చాలా

వెనుకపడ్డాను. నన్ను వాళ్ళు 'ఈ పోటీలో లెక్కే వేయరు. చాలామందికి నేనొకడ్ని ఉన్నాననైనా తెలీదు.

లెస్లీ నెంట్ కమాండర్ డేవిస్ ఈ ప్రయాణానికి ప్రయత్నాలు చేసుకున్నట్టు, మూడింజన్ల బాంబర్ విమానం కొనడానికి సైనిక శాఖ అనుమతి కూడా అతనికి లభించిందనీ వార్తలవల్ల తెలుస్తోంది. కొత్త మూడింజన్ల ఫోక్లర్ విమానంతో పోటీలో అతను పాల్గొంటున్నట్టు ప్రకటన కూడా వచ్చింది. అతను దగ్గర దగ్గర 100,000 డాలర్ల సహాయం సంపాదించి ఉండాలి.

కెప్టెన్ రీస్ ఫాంక్ కోసం ఎక్కువ ఇంజన్లతో మరొక విమానాన్ని సికోర్స్ కీ తయారు చేస్తున్నట్టు వదంతి పుట్టింది. యూరప్ లో కూడా ఈ విమానయానానికి చాలా విమానాలు అంత్యమ పరీక్షల్లో ఉండి ఉండాలి. రియూన్ కంపెనీ నాకో విమానాన్ని నిర్మించి ఇచ్చే లోగా ఎవరో ఒకరు పారిస్ ప్రయాణం చేయడం నిశ్చయం. నాకు పసిఫిక్ మహాసముద్రయానం ఉండనే ఉంది. అందుకేవరూ తయారవుతున్నట్టు తోచదు. అసలు ఆ ప్రయాణానికి 25,000 డాలర్ల ట్రీట్ బహుమానం అంటూ లేదు. '

“పారిస్ ప్రయాణం గురించే మనం పట్టుదలతో

ప్రయత్నించాలి. తలపెట్టినందుకు తుద చూడాలి,” అన్నాడు హోరీ నైట్.

న్యూయార్క్ నుండి సేంట్ లూయి వచ్చే శాను. పారిస్ ప్రయాణం అంటే చికాకేసింది. పసిఫిక్ యాత్రకు ప్రయత్నించడం మంచిదేమోనని నా మిత్రులకు సూచించాను.

“విమానాన్ని నిర్మించడానికి చాలా వ్యవధి ఉంటుంది. ఓర్టిగ్ బహుమానం లాంటిదే మరొక బహుమానంకోసం ప్రయత్నించవచ్చు. ఇది పారిస్ కన్నా చాలా మారప్రయాణం. విమానాల శక్తి సామర్థ్యాలను ఎక్కువగా చాటవచ్చు,” అని నా సూచనలో చెప్పాను.

కాని నైట్, బిక్స్ బీ నన్ను వదిలిపెట్టలేదు. నేను పారిస్ వెళ్ళి తీరాలన్నాను. వాళ్ళు హృదయ పూర్వకంగా నాకెంత అండగా ఉన్నారో నా కిప్పుడు అర్థమయింది. ధనసహాయానికని మాత్రం నేను మొదట వాళ్ళను ఆశ్రయించాను. ఇప్పుడు వాళ్ళే నా శ్రేయస్సునుకోరే భాగస్థులుగా ఉన్నారు.

“డబ్బును మళ్ళీ బ్యాంక్ లో పడేద్దాం. నీ కెప్పుడు కావలసి వస్తే అప్పుడే తీసుకోవచ్చు. రియూన్ కంపెనీ మంచి విమానాన్ని నీకు ఇవ్వగలదంటే ఈ పారిస్ ప్రయాణానికే సిద్ధంగా నిలబడదాం,” అన్నాడు బిక్స్ బీ.

[పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలలో డేవిస్, డబ్ల్యు. ఇద్దరూ బలి అయ్యారు. బర్డ్ ఎగురుతూ తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. చర్వాత పారి నుండి బయలుదేరిన సంగెస్సో, కోలీలు ఇద్దరూ సుహా సముద్రం పైన ఎక్కడో గాలిలో సూయమయ్యారు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి మార్గ శక్తి ఉందా? తన చిన్న ఒంటి రెక్క రయాన్ విమానంలో ఎంటరిగా బయలుదేరి లింబర్గ్ పారిస్ చేరుకుని విజయాన్ని సాధించగలవా?] ]

శాన్ డిగోకు చేరువలోనే ఒక పాడుపడ్డ భవనం ఉంది. అదే రియూన్ ఏర్క్రాఫ్ట్ ఫ్యాక్టరీ. దాని కెదురుగా నా టాక్సీ ఆగింది. ఏదో నీచు వాసన వేస్తోంది. బహుశా ఏదైనా చేపల కేసరీ దగ్గలోనే ఉండేమా!

అక్కడికి ఇక్కడికి శీతోష్ణ స్థితిలో ఎంత మార్పుంది! సేంట్ లూయిలో ఇంకా శీతల వాతావరణం పోలేదు. నేను బయలుదేరేనాటికి ఇంకా మంచు బాగా పడుతోంది. ఇక్కడ ఫిబ్రవరి 2కి వ తేదీ నాటికే ఎండ చురుమంటోంది. ఎండిన తాటాకులు గాలికి టపటప కొట్టుకుంటున్నాయి.

టాక్సీ వాడికి డబ్బు ఇచ్చేసి, రియాన్ ఏర్ లైన్స్ ఆఫీస్ గది తలుపు తట్టాను. ఆ గదినిండా

చిరిగిన కాగితం ముక్కలు విరజిమ్మి ఉన్నాయి. ఎదురుగా బక్క పల్చని మనిషి వచ్చి, నన్ను ఆహ్వానించాడు. తనని తాను పరిచయం చేసుకున్నాడు. ఆయన పేరు డోనాల్డ్ హాల్, ఆ ఫాక్టరీకి చీఫ్ ఇంజనీరు. ఇంతలో ఆ కంపెనీ ప్రెసిడెంట్ బి. ఎఫ్. మహనీ అక్కడికొచ్చాడు. ఆయనా చిన్నవాడే. వయస్సు ముప్పయి లోపుండవచ్చు.

“మనం వ్యాపార విషయాలు తర్వాత మాట్లాడుకుందాం. ముందు మా ఫాక్టరీ చూద్దురుగాని రండి,” అంటూ నన్ను ఫాక్టరీలోకి ఆహ్వానంగా తీసుకు వెళ్లాడు.

కొంద హాల్లో పనివాళ్ళు మొత్తం ఒక అరడజన్ మంది ఉన్నారు. ఉక్కు గొట్టాల్ని వెల్డ్ చేయడం, మోకులు పేనడం, రేకులకు కన్నాలు పొడవడం మొదలయిన పనులు చేస్తున్నారు. వాళ్ళ కాయకట్టంతో తయారయ్యే విమానాలను కొనే వాళ్ళలో నేనొకణ్ణి అన్నట్టు నన్నొకసారి చూసి, మళ్ళీ వాళ్ళ పనిలో వాళ్ళు మునిగిపోయారు. కంపెనీ చాలా చిన్నది. రెక్కాడితేగాని డొక్కాడేటట్టు లేదు.

“మా ప్యూన్ లేజ్ లకు స్టీలు గొట్టాలు వాడతాం. రెక్కలకు మాత్రం కర్ర చెక్కలను వాడతాం,” అంటూ చెప్పాడు మహనీ.

[పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలలో డేవిస్, డిస్టర్ ఇద్దరూ బలి అయ్యారు. బర్డ్ ఎగురుతూ తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. తర్వాత పారిస్ నుండి బయలుదేరిన నంగెస్సర్, కోలీలు ఇద్దరూ మహా సముద్రం పైన ఎక్కడో గాలిలో మూయమయ్యారు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి మారణ శక్తి ఉందా? తన చిన్న బంటి రెక్క రియాన్ విమానంలో ఒంట రిగా బయలుదేరి లింఛ్ బర్గ్ పారిస్ చేరుకుని విజయాన్ని సాధించగలడా?]

శాన్ డిగోకు చేరువలోనే ఒక పాడుపడ్డ భవనం ఉంది. అదే రియాన్ ఏర్క్రాఫ్ట్ ఫ్యాక్టరీ. దాని కెదురుగా నా టాక్సీ ఆగింది. ఏదో నీచు వాసన వేస్తోంది. బహుశా ఏదైనా చేపల కేసరీ దగ్గరలోనే ఉండేమా!

అక్కడికి ఇక్కడికి శీతోష్ణ స్థితిలో ఎంత మార్పుంది! సేంట్ లూయిలో ఇంకా శీతల వాతావరణం పోలేదు. నేను బయలుదేరేనాటికి ఇంకా మంచు బాగా పడుతోంది. ఇక్కడ ఫిబ్రవరి 23వ తేదీ నాటికే ఎండ చురుమంటోంది. ఎండిన తాటాకులు గాలికి టపటప కొట్టుకుంటున్నాయి.

టాక్సీ వాడికి డబ్బు ఇచ్చేసి, రియాన్ ఏర్క్రాఫ్ట్ ఆఫీస్ గది తలుపు తట్టాను. ఆ గదినిండా

చిరిగిన కాగితం ముక్కలు విరజిమ్మి ఉన్నాయి. ఎదురుగా బక్క పల్చని మనిషి వచ్చి, నన్ను ఆహ్వానించాడు. తనని తాను పరిచయం చేసుకున్నాడు. ఆయన పేరు డోనాల్డ్ హాల్, ఆ ఫాక్టరీకి చీఫ్ ఇంజనీరు. ఇంతలో ఆ కంపెనీ ప్రెసిడెంట్ బి. ఎఫ్. మహనీ అక్కడికొచ్చాడు. ఆయనా చిన్నవాడే. వయస్సు ముప్పయి లోపుండవచ్చు.

“మనం వ్యాపార విషయాలు తర్వాత మాట్లాడుకుందాం. ముందు మా ఫాక్టరీ చూద్దురుగాని రండి,” అంటూ నన్ను ఫాక్టరీలోకి ఆహ్వానంగా తీసుకు వెళ్లాడు.

కొంద హాల్లో పనివాళ్ళు మొత్తం ఒక అరడజన్ మాందే ఉన్నారు. ఉక్కు గొట్టాల్ని వెల్డ్ చేయడం, మోకులు పేనడం, రేకులకు కన్నాలు పొడవడం మొదలయిన పనులు చేస్తున్నారు. వాళ్ళ కాయ కష్టంతో తయారయ్యే విమానాలను కొనే వాళ్ళలో నేనొకణ్ణి అన్నట్టు నన్నొకసారి చూసి, మళ్ళీ వాళ్ళ పనిలో వాళ్ళు మునిగిపోయారు. కంపెనీ చాలా చిన్నది. రెక్కాడి తేగాని డొక్కాడేటట్టు లేదు.

“మా పూస్ లేజ్ లకు స్టీలు గొట్టాలు వాడతాం. రెక్కలకు మాత్రం కర్ర చెక్కలను వాడతాం,” అంటూ చెప్పాడు మహనీ.



అక్కడ్నించి మెడమీదకు వెళ్ళాం. విమానం మీది నడివాసానికి కర్ర కొయ్యలు బిగిస్తున్నారు ఇద్దరు పనివాళ్ళు. ఇంకొకడు ఎయిలిరాన్ గుడ్డకు బ్రష్ తో డోప్ వేస్తున్నాడు.

తిరిగి కిందకు వచ్చినప్పుడు ఎన్ని ప్యూస్ లేజ్ లు తయారవుతున్నాయో లెక్కపెట్టాను. పై చట్టాన్ని తయారు చేసినవి రెండు. రెక్కలకు బిగించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నది ఒకటి. మొత్తం మూడే ఉన్నాయి. ఫాక్టరీకి బాగా పని ఉన్నట్టు లేదు.

“మీ విమానాన్ని నిర్మించాలని మా ఆశయం,” అంటూ ఆఫీస్ గదిలోకి వచ్చింతర్వాత మహనీ ప్రసంగం ప్రారంభించాడు.

“తప్పకుండా అలాగే చేయండి. మీరు మీ టెలిగ్రామ్ లో ఇంజన్ లేకుండా 6 వేలు అవుతుందన్నారు. మరి పూర్తిగా అన్నీ అమర్చి ఇస్తే ఎంత అవుతుంది?”

“అది మనం ఉపయోగించే ఇంజన్నుబట్టి మారుతుంది. J 4 విర్లవిండ్ ఇంజనయితే 9 వేలు, J 5 అయితే 10 వేలు అవుతుంది. ఇతర పరికరాలకు వేరే అవుతుంది.”

“J 5 మంచిది. అదే నాక్కావాలి. ప్రొపెలర్ మాత్రం లోహంతోనే తయారు చేయాలి. టర్న్ అండ్ బాంక్ ఇండికేటర్, ఎర్త్ ఇండక్షన్

కంపన్-ఇవి ముఖ్యంగా నాక్కావాలి, ” అని చెప్పాను.

“ మీ విమానయానంలో మేమూ భాగస్థులమే అనుకోండి. మా సహకారం మీకు పూర్తిగా ఉంటుంది. ఇంజన్, ఇంకా ఇతర పరికరాలు మేం కొన్న ఖరీదుకే మీకు బిల్లు చేస్తాం. మాకిందులో డమ్మిడీ లాభం అక్కర్లేదు. ”

“ ఇంతకూ విమానం తయారయితే ఎలా పని చేస్తుందంటారు ? ”

“ బాగా తయారు చేయగలమనే మేం భావిస్తున్నాం. అయినా ఆ విషయాలు మీరు డోనాల్డ్ హాల్ తో చర్చించండి. ఆయన మీకు వివరించి చెప్పగలడు. నిర్మాణానికి సంబంధించిన లెక్కలు ఆయనే తయారు చేస్తున్నాడు. ”

“ న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వరకు వెళ్లడానికి తగ్గ విమానాన్ని తయారు చేసి ఇవ్వగలమని గారంటీ ఇస్తారా ? ”

“ మీకు గారంటీ ఇవ్వగల శక్తి మాకు లేదు. మాదేం పెద్ద కంపెనీ కాదు. పెట్టుబడి చాలా తక్కువ. ఇంతకూ మీ విమాన నిర్మాణంలో మాకు మిగిలేది ఏం లేదు, ” అన్నాడు, తన బాధను భావాల్లో వ్యక్తం చేస్తూ.

నేను డోనాల్డ్ హాల్ ను చూసి, అతని శక్తి సామర్థ్యాలను తెలుసుకున్న తర్వాతనే విమానానికి ఆర్డర్ వ్వడం మంచిదనిపించింది.

డోనాల్డ్ హాల్ ఒక గదిలో నమూనాలు తయారు చేస్తున్నాడు. ఆయనకు నన్ను మహానీ పరిచయం చేసి వెళ్ళాడు.

“మీ విమానానికి మా ప్లాండ్ డ్ ఫ్యూన్ లేజ్ ని ఉపయోగించడానికి వీల్లేదు. మీ విమానంలో పెట్రోల్ అధికంగా ఉండాలి గనుక పైకి లేచేటప్పుడు ఆ పెట్రోల్ బరువునంతా రెక్కలు మోయడానికి తగినట్టు వాటిని నిర్మించాలి. అంటే వాటిని కొంచెం పెద్దవిగా చేయవలసి ఉంటుంది. దూరప్రయాణానికి తగినట్టు ఏర్పాటు చేయాలి. అంటే వెనుక బరువు కొంచెం ముందుకు రావాలి. అప్పుడు విమానం సరితూగుతూ సాఫీగా ఎగర గలదు. బరువు ముందుకు రావాలంటే ఇంజన్ ముందుకు రావాలి. అందువల్ల మీ ప్రయోజనానికి సరిపోయేటట్టు నేను ఫ్యూన్ లేజ్ ని నిర్మించాలి,” అని వివరించాడు హాల్.

నాకు బాగా తెలియాలని ఆయన ఒక తెల్ల కాగితం తీసుకుని, విమానం ఆకారాన్ని చిత్రించడం మొదలుపెట్టాడు. ఆ చిత్రంలో విమానం ఒక పక్కకు వాలి ఉంది.

“నిండుగా పెట్రోల్ పోసిన టాంక్ ల బరువుతో నేలమీద కొంత దూరం వెళ్ళగానే సులువుగా-పైకి లేవడానికి వీలుగా - రెక్కల్ని తయారు చేయాలి. మీ విమానానికి రెక్కల నడిమి దూరం కొంచెం ఎక్కువ ఉండాలి. మా M 2 రెక్కల నిడివికి మరో పది అడుగులు ఎక్కువ ఉండవలసి ఉంటుందని అనుకుంటున్నాను. ప్రధానమైన పెట్రోల్ టాంక్ ను, ఫ్యూన్ లేజ్ కు మధ్యగా లోపలే అమర్చాలి. ఇప్పుడు కాక్ పిట్స్ రెండూ ఎక్కడ అమర్చడమా అని ఆలోచిస్తున్నాను, ” అంటూ తన ఊహాచిత్రాన్ని నాకు చూపించాడు.

“ ఒక కాక్ పిట్ ఉంటే చాలు. అంతా నేనే చూసుకుంటాను, ” అని నేను చెప్పగానే హాల్ ఆశ్చర్యపోయాడు.

“ మీకు తోడుగా ఇంకో పైలెట్ ఉంటాడనుకున్నాను, ” అన్నాడు.

“ నాకు తోడుగా మనిషికన్నా మరో పెట్రోల్ టాంక్ ఉంటే సంతోషిస్తాను. ”

“ ఐతే మరీ మంచిది. ఫ్యూన్ లేజ్ పొడవు తగ్గించవచ్చు. అంటే 350 పౌండ్ల బరువు తగ్గించవచ్చు. ఆ బరువుకు 50 గేలన్ల పెట్రోల్ ను

అదనంగా తీసుకు వెళ్ళొచ్చు...న్యూయార్కునుండి పారిస్ ఎంత దూరం ?" అని అడిగాడు.

సరిగ్గా నాకూ తెలీదు. దగ్గరో ఉన్న గ్లోబ్ ను తీసుకుని, దానిపైన దారంతో కొల్పాను. సుమారు 3,600 మైళ్ళుండి కనుక, ముందు జాగ్రత్తకోసం 4,000 మైళ్ళకు సరిపోయే పెట్రోల్ ను తీసుకు వెళ్ళడం మంచిది.

తర్వాత రియాన్ M 2 విమానంలో నాకోసం చేయవలసిన మార్పులను హాల్ వాళ్ళ ప్రెసిడెంట్ కు చెప్పబోయాడు.

“ అదంతా నాకిప్పుడెందుకూ ? మనం ఆయనకో విమానం నిర్మించి ఇవ్వడానికి ఒప్పుకున్నాం. ఒక ధర చెప్పాం. ఆ ధరకే మనం చేసి ఇవ్వాలి. మనం అరవై రోజుల్లో విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలమా ?” అని వాళ్ళ ప్రెసిడెంట్ హాల్ ని అడిగాడు.

“ ఓవర్ టైమ్ పెట్టి చేస్తే, పూర్తవుతుందనుకుంటా. ”

“ ఆల్ రైట్. మిస్టర్ లిండ్ బర్గ్ ! మీరు ఆర్డరివ్వండి-పని మొదలు పెడతాం. J 5 ఇంజన్ తో చేర్చి, 10,580 డాలర్లు అవుతుంది. ఇతర పరికరాలకు వేరే అవుతుంది. ”

నా విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వాలని మహానీ  
 ఉత్సాహపడుతున్నందుకు నాకెంతో సంతోషం  
 కలిగింది. నాకు కావలసిన విమానాన్ని తయారు  
 చేసే శక్తి సామర్థ్యాలు హాల్లో ఉన్నాయన్న  
 నమ్మకం నాకు ఏర్పడింది. సేంట్ లూయిలో నా  
 అభిమానులు సేకరించిన 15,000 డాలర్లకు మించ  
 కుండా విమానం తయారవుతోంది. వెంటనే సేంట్  
 లూయికి టెలిగ్రామ్ ఇచ్చాను. రియాన్ కంపెనీ  
 వారు చెప్పిన ధరను భాయ పరచడం  
 ఉచితమని కూడా అందులో తెలియజేశాను.  
 వెంటనే నా మిత్రుల అగ్రీకారం టెలిగ్రామ్  
 ద్వారా వచ్చింది. మేం ఇదివరకే విమానం  
 తయారుకాకముందు 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్  
 లూయి!' అని పేరు పెట్టే ఉంచాం.

లేలే ఎండలో సముద్ర కెరటాలను తాకుతూ  
 నేనూ, డోనాల్డ్ హాల్, కొరొనాడో స్ట్రాండ్  
 సముద్ర తీరంలో ఉదయాన్నే కూర్చున్నాం.

“మరి మనం కాక్‌పిట్ ఎక్కడ పెడదాం?”  
 అని అడిగాడు హాల్.

“పెట్రోల్ ట్యాంక్ వెనుక ఉంచడం మంచి  
 దనుకుంటాను,” అన్నాను నేను.

“మరి అలాగయితే ముందుకు చూడ్డానికి  
 ట్యాంక్ అడ్డువస్తుందేమో?”

“మామూలుగా ముందుకు చూడవలసిన అవసరం ఉండదు. కాక్ పిట్ ని వెనకనే ఉంచి, ఇరుప్రక్కలా రెండు కిటికీలు పెట్టి, చుట్టూ మూసేస్తే?”

“ఆల్ రైట్, మీరే పైలట్ గనుక ఆ పని చేయవచ్చు. అలా చేస్తే విమానం వెళ్ళే స్పీడ్ ఎక్కువ అవవచ్చు కూడా.”

ఈ విషయాలన్నీ తన నోట్ బుక్ లో వ్రాసుకున్నాడు. తర్వాత ఫాక్టరీకి వచ్చాం.

“మీ విమానానికి వెనుకవైపున మా M 2 కన్నా కొంచెం వెడల్పుగా ఉండేటట్టు చేయవలసి ఉంటుంది. అలా తయారు చేస్తే విమానం కుదుపు లేకుండా సాఫీగా వెళ్తుంది. కాని, వెనుక భాగాల్ని కొత్తగా డిజైన్ చేయడానికి టైమ్ చాలదు. విమాన నిర్మాణం రెండు నెలల్లో పూర్తి అవడం దుర్లభం.”

“మరి మీ M 2 తాలుకు టెయిల్ డిజైన్ దీనికి పెడితే ప్రమాదం కాదా?”

“మీ వంటి అనుభవం ఉన్న పైలట్ కి ఫరవా లేదు.”

“కొద్దిగా ఊగిసలాడినా అన్నీ నా అందు బాటులో ఉంటే చాలు. అవసరం లేని వాటి

కోసం వృధాగా కాలయాపన చేయడం నాకూ  
ఇష్టం లేదు, ” అని చెప్పా.

“ అయితే ఇప్పుడు డిజైన్సును కుదించి,  
చిన్నదిగా చేయవచ్చు. విమానంలో ముందు,  
వెనుకల బరువులు సరితూగేటట్టు లెక్కలు కట్టు  
కుని, పని ప్రారంభిస్తాను. డ్రాయింగులు వెంట  
వెంటనే వేసి ఇస్తేగాని, వర్క్ షాప్ లో పని  
సాగదు. ”

ఇంతలో తలుపు చప్పుడయింది. మేం లోపల  
గడియ వేసుకుని, మాట్లాడుతున్నాం. తలుపు  
తీశాను. మహానీ లోపలకు వచ్చాడు.

“ ఎంతసేపూ పనేనా? ఒకసారై నా బయటకు  
రారా ఏమిటి? చూడండి-ఈ పత్రిక, మీరు చదవ  
వలసిన విషయం ఒకటుంది. ఇందులో, ” అన్నాడు  
మహానీ. అందుకుని చూశాను.

“న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానం

వానామేకర్ సహాయం

బర్డ్ కి 100,000 డాలర్ల పెట్టుబడి ”

ఈ వార్త న్యూయార్క్ నుండి వచ్చింది.  
రిచ్ చర్చ్ ఐ. బర్డ్ కోసమని మూడింజన్ల ఫోక్స్  
విమాన నిర్మాణానికి రాడ్ మన్ వానామేకర్  
సహాయం చేస్తున్నాడు. మహాసముద్ర విమాన  
యానానికి తగిన మరొక విమానాన్ని కెప్టెన్ రెనె



ఫాంక్ టోసం సికోర్స్కి కంపెనీ నిర్మిస్తోంది. ఆ ఫోక్లరే గత సెప్టెంబర్ మాసంలో కూలి కిందపడ్డాడు.

వృత్తిక మడిచి, లేచి నించున్నాను. ఈ వార్త వల్ల చలించనట్టు గంభీరంగా “భోజనానికి వెళ్దాం లెండి,” అన్నాను.

భూమధ్య రేఖ మీదుగా ఖండాలనూ, సముద్రాలనూ దాటుకుంటూ 3,600 మైళ్ళు ఎలా ఎగిరి వెళ్లడం? నేనింతవరకు భూమిని విడిచి సముద్రం పైన ఎగరనే లేదు. భూమిమీదయితే కొండలు, నదులు, సరస్సులు మొదలయిన గుర్తుల సాయంతో పోవచ్చు. ఇన్నాళ్ళు అలాగే విమానాన్ని నడిపాను. రాత్రులు బహు విమానాల్లో వెళ్తు, అక్కడి దీపాల ఆధారంగా పరిచయ స్థలాన్ని గుర్తించేవాణ్ణి. ఇప్పుడేం చేయాలి?... శాన్ డిగో లోని నేవల్ ఆఫీసర్ల సలహాలను తీసుకుంటే?... నా అజ్ఞానాన్ని వాళ్ళ ముందు పెట్టనా? వద్దు... నా ప్రయత్నంలోని లోతు పాతులు తెలియకుండా నేనీ సాహసానికి దిగానని ఇప్పటికే చాలామంది అనుకుంటున్నారు. అధికారంలో ఉన్న వాళ్ళేవరైనా నా ప్రయత్నాన్ని ఆపు చేయాలని వాళ్ళ అభిప్రాయం. నాకు అండగా ఉండి, సహాయం చేస్తున్న సేంట్ లూయి అభిమానులు ఈ అభి

ప్రాయాలను వింటే ఏమనుకుంటారు? నాకు సహాయం చేయడం పొరపాటని అనుకోరా? ఇక్కడికి, అక్కడికి వెళ్ళి, నాకు నాకాయాత్ర సూత్రాలను నేర్పడని బాహుటంగా అడిగేకన్నా స్వయంగా నేనే చదివి, నేర్చుకోడం చాలా ఉత్తమం అనిపించింది.

శాన్ డిగో స్టోర్సులో అట్లాంటిక్ మహా సముద్రం మేపులు లేవు. కాని శాన్ పెడ్రోలో దొరికాయి. రెండు మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్ మేపుల్లో నాకు అవసరమైన న్యూయార్క్-పారిస్ మార్గానికి సంబంధించే విషయాలున్నాయి. వారి వద్దనే నామెనిక్ ప్రొజెక్షన్ కూడా ఒకటి ఉంది. సైనిక శిక్షణలో ఒకప్పుడు నేను నేర్చుకున్న పాఠం నాకు జ్ఞాపకముంది : “భూమికి మధ్యగా పోయే భూమధ్యరేఖ మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్ లో వలయాకారంగా సూచించబడుతుంది - కాని, నామెనిక్ ప్రొజెక్షన్ లో తిన్నగా ఉంటుంది.” ఎందువల్ల? భూమండలంమీద పైపొరను ఒలిచి, మనం చదునుగా చెయ్యలేం గనుక. మేపులన్నీ ప్రొజెక్షన్లే గాని, ఏదో విధంగా మారురూపాన్ని పొందుతాయి.

డోనాల్డ్ హాల్ తన గదిలోని ఒక టేబిల్ నా కోసం ఖాళీ చేసి ఇచ్చాడు. నా మేపుల్ని దాని మీద పరిచాను. భూమధ్యరేఖను అనుసరిస్తూ

సముద్రమార్గాన్ని నిర్ణయించుకోడానికి తగిన వివరాలు దానిమీదే అచ్చయి ఉన్నాయి.

నామెనిక్ ప్రొజెక్షన్ మీద న్యూయార్క్ పారిస్ లను కలుపుతూ ఒక తిన్నని గీత గీశాను. ఆ గీతను అనుసరిస్తూ ప్రతి నూరేసి మైళ్ళకు చుక్కలు పెట్టి, ఆ చుక్కల్ని మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్ మీదకు ఫిరాయించుకుని, తిన్నని గీతలతో ఆ చుక్కల్ని కలుపుకుంటూ వచ్చాను. ప్రతి చుక్క దగ్గరా న్యూయార్క్ ఎంత దూరంలో ఉందో రాసుకున్నాను. దిక్కుచిని బట్టి ఎన్ని డిగ్రీలు నేను ప్రతి చుక్క దగ్గరా మారుతూ వెళ్ళాలో వేసుకున్నాను.

కొలత ప్రకారం సరిగ్గా 3,610 మైళ్ళ దూరం ఉంది. మెలికలు తిరిగిన నా విమాన మార్గం ఉత్తరంగా నోవస్కోషియా, న్యూ ఫౌండ్ లాండ్ మీదనుండి అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో తూర్పుగా పోయి, ఐర్లాండ్ దక్షిణ కొనమీదుగా ఇంగ్లాండ్ మధ్యగా పోయి, నేను పారిస్ అని గుర్తు పెట్టుకున్న చిన్న చుక్క దగ్గర నిలిచిపోయింది. నేను గుర్తించిన సంఖ్యలు, కోణాలు సరైనవేనని నిర్ధారణ అయితే చాలు, నా మనస్సుకు తృప్తి కలుగుతుంది.

ఊళ్ళో ఉన్న పబ్లిక్ లైబ్రరీలో గోళాలకు సంబంధించిన లెక్కల పుస్తకాలు ఉన్నాయి.

ట్రెగ్నా మెట్రీ లెక్కల ప్రకారం మరొక మార్గాన్ని తయారు చేయాలనుకున్నాను. అది అంత సులువు కాదు. అయినా కొన్నాళ్ళు కష్టపడి, 1,200 మైళ్ళ వరకు మార్గాన్ని గుర్తించుకుంటూ వచ్చాను. నేను ఇదివరకు మేపుల్ గుర్తించిన మార్గంతో సరిగ్గా ఇది సరిపోయింది. కనుక ఇది అనవసర కాల యాపన అని అక్కడితో ఆపు చేశాను.

రాత్రి పూట చీకట్లో మహాసముద్రంమీద గాలి ఒత్తిళ్ళకు తట్టుకుంటూ ఏకాంతంగా గగన మార్గంలో వెళ్ళాలి. సరైన మార్గాన్ని అప్పటి కప్పుడు నిశ్చయించుకుంటూ ముందుకు పోవాలి... సెక్స్ పెన్ ట్ ఒకటి కొంటే నక్షత్ర సహాయంతో ఆకాశ మార్గాన్న సులువుగా వెళ్ళడానికి వీలుంటుందేమో? లాభం లేదు. సెక్స్ పెన్ ట్ ని విమానంలో ఉపయోగించడం కష్టం. దిక్కులను తెలిపే రేడియో కొంటే? అదీ లాభం లేదు. దాని వల్ల ప్రయోజనం ఉంటుందని నాకు నమ్మకం లేదు. అది చాలా బరువు కూడా. అనవసరపు బరువును తగ్గించుకోవాలని నేననుకుంటూంటే మళ్ళీ నాకీ మోత ఎందుకు?

వెళ్లిన మార్గాన్ని అనుసరించి వెళ్లవలసిన మార్గాన్ని నిర్ణయించుకోవలసి ఉంటుంది. అదనపు పెట్రోల్ మీద నా విజయం ఆధారపడి ఉంటుంది.

నా తోవ తప్పి, కొన్ని వందల మైళ్ళు ఇటో అటో పోయినా యూరప్ తీరం చేరుకున్నానంటే పారిస్ చేరుకున్నానన్నమాటే. నేనీ విషయం హాల్ తో చెప్పిన తర్వాత 425 కేలస్ల పెట్రోల్ నిలవచేయడానికి ఏర్పాట్లు చేశాడు.

స్వూయార్క్ - పారిస్ విమాన యానం  
డేవిస్ కు లెజిస్ సహాయం

మార్చి 14 జూన్ లో లాంగ్ ఐలెండ్ లోని మిచల్ ఫీల్డ్ నుండి పారిస్ కు బయలుదేరడానికి నిర్విరామ విమానయాన ప్రయత్నాలు డేవిస్ చేసుకుంటున్నాడు. మూడు రైట్ విర్ల విండ్ ఇంజన్లతో నిర్మించబడిన రెండు రెక్కల కీ స్ట్రాన్ విమానంలో ప్రయాణం. విమానానికి 'అమెరికన్ లెజిస్' అని నామకరణం చేశారు.

లెజిస్ మెంబర్లు ఇందుకుగాను 1,00,000 డాలర్లు సేకరిస్తున్నారు.

ప్రతికూల పరిస్థితుల్లో నేను కాలంతో పోటీపడవలసివచ్చింది. హాల్ నమూనా డ్రాయింగులు వేయడమే తడవుగా విమాన నిర్మాణం సాగింది. పనివాళ్ళు సంతోషంతో ఎక్కువ కాలం పని చేస్తున్నారు. ఒక్కొక్కప్పుడు అర్ధరాత్రి గడచినా లైట్లు ఫ్యాక్టరీలో వెలుగుతూనే ఉంటున్నాయి. మూడు వారాలు గడవక ముందే ఫ్యూన్ లేజ్ చట్టం,

రెక్కలు, చట్టాలు తయారయినాయి. జాగ్రత్తగా  
మామూలు వేగంతో పోతే 4,100 మైళ్ళు స్పిరిట్  
ఆఫ్ సేంట్ లూయి పోగలదని హాల్ ఇవ్వడు  
రెక్కలు కట్టి చెప్తున్నాడు.

సంగెస్సర్ అట్లాంటిక్ విమానయానం

పారిస్: మార్చి, 26-ప్రపంచయుద్ధ వైమానిక  
ప్రవీణకెప్టెన్ ఛార్లెస్ సంగెస్సర్ ఫ్రెంచి విమానంలో  
అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం ఈ వేసవిలో దాట  
బోతున్నాడని తెలియజేస్తున్నారు. ప్రఖ్యాత  
వైమానికుడు లెఫ్టినెంట్ ఏకాక్షి కోలీ కూడా  
వారితో ఉంటారు.

అంటేనాది కాశన్యూయార్క్-పారిస్ విమాన  
యాన సన్నాహాల్లో ఇది నాల్గోదని నమ్మకంగా  
తెలుస్తోంది. బర్డ్, ఫాంక్, డేవిస్, సంగెస్సర్ -  
వీళ్ళు తప్పదన్నట్టు పత్రికల్లో ప్రకటించారు. నేను  
కొందామనుకున్న బెలాంకాలో బయలుదేరడానికి  
క్లారెన్స్ చాంబలెన్ సందిగ్ధుడౌతూ ఉండాలి.

కొద్దిగా ఆలస్యమయినా ఓర్టీగ్ బహుమతి  
పోటీలో మేం పాల్గొనడానికి నేపనల్ ఏరోనాటిక్  
అసోసియేషన్ అనుమతించినట్టు నా స్నేహితుడు  
హారీనైట్ సేంట్ లూయినుండి తెలిగ్రామ్  
ఇచ్చాడు. పోటీలో ప్రవేశించిన అరవై రోజుల  
లోపున బయలుదేరడానికి ఏలేదు. అదొక

నిబంధన. మేనెల ఆఖరులోగా నేను బయలుదేరితే ఈ లోపున 25,000 డాలర్లు నాకు దక్కకుండా పోవచ్చు!

పారిస్ విమాన పరీక్ష

బ్రిష్టల్: పి. ఎ. ఏ. పెల్ — 9. నోల్ డేవిస్ తన తోటి వైమానికుడు స్టాంటన్ హెచ్. ఊస్టర్తో తన రెండు రెక్కల విమానం 'అమెరికన్ లెజిస్'తో మొదటి సారి ఎగిరి వచ్చాడు. "విమానం చక్కగా వెళ్తోంది. అయినా ఇంకా సమగ్రంగా పరీక్షించవలసి ఉంది," అని వారన్నారు.

రికార్డ్ టైమ్లో విమాన నిర్మాణం జరగాలన్న దృఢ సంకల్పంతో రియాన్ ఫాక్టరీలో పని సాగుతోంది. ప్రారంభించి నెల దాటింది. విమాన యాన విధానాన్ని ఆలోచించుకున్నాను. తప్పని సరిగా సముద్రంలో దిగవలసి వస్తే, ఏం చేయాలో నిశ్చయించుకున్నాను. అడపా తడపా డచ్ ఫ్లాటుకు వెళ్ళి, రియాన్ కంపెనీ ఒంటి గెక్క పెద్ద విమానాల్లోని ప్రత్యేకతలను గుర్తించాలని వాటి మీద ఎగిరి వెళ్తున్నాను.

పాలర్సన్ ఫాక్టరీనుండి 'విల్లవిండ్' ఇంజన్ వచ్చింది. పేదకి పెన్నిధి దొరికినట్టు అనిపించింది. 2231 హార్స్ పవర్ అందులో ఇమిడి ఉంది, ఫిన్తో

కప్పబడిన సున్నితమైన సిలెండర్లు, చిన్న ఇనుప కడ్డీలు, కామ్స్, గేర్స్, బేరింగ్స్లతో తీర్చి దిద్ది నట్టు తయారయింది. నలభై గంటలు నిల్చిపోకుండా ఈ మెకానిజం పని చేయడంమీద ఆధారపడుంది నా బ్రతుకు.

అన్నిటిని అధిగమించిన

ప్రపంచ అధికకాల విమానయానం

న్యూయార్క్, ఏప్రిల్ 14.—51 గంటల 11 నిమిషాల 25 సెకండ్లకాలం ఆకాశంలో ఒంటి రెక్క బెలాంకా విమానంలో తిరిగి, క్లారెన్స్ డి. చాంబ్లెస్, బెర్ట్ ఎకోస్టాల్డిదూ లాంగ్ ఐలెండ్లోని రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డ్లమీద దిగారు. అన్ని టిని అధిగమించిన అధిక కాల విమానయానం చేసిన ఖ్యాతి అమెరికాకు మళ్ళీ వచ్చింది. ఆనైమా నికులు న్యూయార్క్-పారిస్ నిర్విరామ విమాన యానంలో ప్రప్రథములుగా రావాలని ఆత్మత పడుతున్నారు.

యథార్థాన్ని గుర్తించకుండా నేనుండాలను కోడం నిష్ప్రయోజనం. నా ప్రయత్నం ఫలించే వరకు ప్రతి వాడు అపజయం పొందవలసి ఉంటుంది!

పసిఫిక్ సముద్రానికి సంబంధించిన మేపులను ముందు జాగ్రత్తకోసం కొన్నాను, నాకన్నా ముందుగా ఎవరై నా న్యూయార్క్-పారిస్ విమాన



యూనంలో జయం పొంది తె పసిఫిక్ మహాసముద్ర విమానయానం నేను చేయవచ్చని హవై దీవుల మీదుగా మార్గాన్ని ఆ మేపులపైన గుర్తుపెట్టు న్నాను. రేడియో యంత్రంగాని, నావిగేటర్ గాని నడిసముద్రంలోని చిన్న చిన్న దీవులను గుర్తించడానికి నాక్కావాలి. “తేలిగ్గా ఉండే రేడియో సెట్టును నిర్మించవచ్చు,” అని లాస్ వంజల్స్ లో ఒక ఇంజనీరు అంటున్నాడు. ఈ వారంలో ఆయనతో సంప్రదిస్తాను.

పరీక్ష ప్రయత్నంలో ‘అమెరికా’ కూలిపోయింది.

న్యూయార్క్, ఏప్రిల్ 16 :—“నేటి మధ్యాహ్నం ఒంటి రెక్క మూడింజన్ల ఫోక్లర్ విమానం పరీక్షా ప్రయత్నంలో టెటర్ బరో ఏర్ పోర్టుమీద కూలిపోయింది. పారిస్ విమాన యానానికి సిద్ధమౌతున్న కమాండర్ రిచర్డ్ ఎవిలిన్ బర్డ్ తన విమాన పరీక్షా ప్రయత్నంలో నేల మీదకు దిగుతూ బోల్తా కొట్టి, తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. జట్టులోని నలుగురిలో ముగ్గురికి గాయాలు తగిలాయి. విమానం బాగా దెబ్బతింది, కాని బాగుచేయొచ్చు. ”

నేను నమ్మలేకుండా ఉన్నాను. టానీఫోక్లర్ కు దెబ్బ తగ్గలేదు. కాని బర్డ్, బెనెట్, నో విల్లేలకు గాయాలు తగిలాయి. పారిస్ విమానం జట్టు

అదేనా? అందరికన్నా ముందు పారిస్ బయల్దేరా  
లని నాకెంతో ఆదుర్దాగా ఉన్నా నా పోటీ  
దార్లకు కష్టాలు కలుగకూడదనే నా కోరిక.

రియాన్ ఫాక్టరీ ఒక పెళ్ళివారి ఇల్లులా ఉంది.  
పనులు చకచకా జరిగిపోతున్నాయి. గుడ్డను వేసి  
కుట్టే ముందు రెక్కల చట్టాలమీద పనివాళ్ళు  
వాళ్ళ పేర్లను రాసుకున్నారు. నాక్కావలసిన  
రబ్బరు పడవ, మంచినీటి కాంటిన్లు, మిలిటరీ తిను  
బండారాల డబ్బీలు, రైళ్ళలో వెలిగించే వెలుగు  
సాధనాలు మొదలయినవి ముందు జాగ్రత్తకోసం  
కొన్నాను. లోపలికి నీళ్ళు ఇంకకుండా ఉండా  
లని వెలుగు సాధనాలకు సైకిల్ ట్యూబ్ ముక్క  
లతో నీలు చేయించాను. 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్  
లూయి' ఎప్పుడు సిద్ధమయితే అప్పుడే పరీక్షా  
ప్రయత్నాలు ప్రారంభించాలి.

మిలిటరీవాళ్ళు వదిలిపెట్టిన కాంప్ కిర్నీలోని  
ఆ పొడుగాటి పెరేడు మైదానంపైన ఎక్కువ  
బరువుతో పరీక్షా ప్రయత్నాలు ప్రారంభించమని  
హాల్ సలహా ఇచ్చాడు.

నంగెస్సర్ విమాన పరీక్షా ప్రయత్నాల సమాప్తి

న్యూయార్క్-పారిస్ పోటీల విషయ సంగ్రహం  
ఇతి: నంగెస్సర్, ఫ్రాంక్ లు కాక డ్రూహిన్, కోస్టీ,

టరెస్కాన్ అనే మరి ముగ్గురు ప్రయత్నించ  
బోతున్నారు.

కమాండర్ బర్క్ 'అమెరికా' విమానానికి  
మరమ్మత్తులు జరుగుతున్నాయి. బెలాంకా  
విమానంలో కొత్త పరికరాలు అమర్చబడు  
తున్నాయి. కొద్ది రోజుల్లోనే రహస్యంగా బయలు  
దేరవచ్చునని అభిప్రాయపడుతున్నారు.

నా పరిసితులు అనుకూలించి, ఒక నెల  
ముందుగా నేను శాన్ డిగో చేరుకుని ఉంటే  
ఎంత బాగుండేది! 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని  
మరి రెండు మూడు రోజుల్లో మైదానంమీదకు  
తీసుకురాగలం.

లై సెన్సు నెంబర్ N—X 211 నా విమానానికి  
ఇచ్చారని వాషింగ్ టన్ నుంచి తెలిగ్రామ్ వచ్చింది.  
నా ట్రాన్స్ పోర్ట్ లై సెన్స్ టపాలో వస్తోంది.  
పూర్వం విమానంలో ఎగిరే సమర్థత ఉంటే  
సరిపోయేది. ఇప్పుడు లై సెన్స్ కావాలి.

కార్బోరేటర్ కు ఒక హీటర్ని నేను కావా  
లంటే, న్యూయార్క్ చేరిన తర్వాత తగిలిస్తామని  
ఇంజన్ ఫాక్టరీనుండి మరొక తెలిగ్రామ్ వచ్చింది.

బెలాంకా విమానానికి ప్రమాదం! చాంబర్లెన్ నేర్పుగా  
ఇద్దరు అమ్మాయిల్ని రక్షించిన వైనం!

న్యూయార్క్, ఏప్రిల్ 24 :—

పైకి లేచే టెళకు లాడింగ్ గేర్ వదులై, ఊడినందు  
వల్ల గొప్ప ప్రమాదం జరుగవలసిందే కాని, చాంబర్లెన్  
నేర్పుగా తప్పించారు. ఆ విమానంలో 9, 15 సంవత్స  
రాల ఊడుగల ఇద్దరు ఆడపిల్లలు కూడా ఆయనతో  
ఉన్నారు...”

‘ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ బాయి’ని రియాన్  
కంపెనీకి చెందిన డచ్ ఫ్లాట్సు మైదానంమీదకు  
తీసుకొచ్చాం. ఫ్యూస్ లేజ్ సులువుగానే ఫాక్టరీ గేట్  
దాటింది. కాని, 48 అడుగుల రెక్కల నిడివి గేట్లో  
నుండి రావడం కష్టమయింది. గోడను పగలగొట్ట  
వలసి వస్తుందనుకున్నాం. కాని, అవసరం లేకుండానే  
రెక్కల కొనలను వంచి, ఎలాగైతేనేం బయటకు  
తీసుకొచ్చాం.

డేవిస్, ఊస్టర్ల మరణం - పైకి లేస్తుండగా

‘అమెరికన్’ లెజిన్ కూలింది

హంప్టన్, ఏప్రిల్ 26 :—

వచ్చే వారంలో పారిస్ ప్రయాణానికి సంసిద్ధులైన  
లెఫ్టినెంట్ కమాండర్ నోయల్ డేవిస్, లెఫ్టినెంట్  
స్టాంటన్ హెచ్ ఊస్టర్, వారి పెద్ద అట్లాంటిక్ విమాన  
కుది పరీక్షా ప్రయత్నంలో కూలి చనిపోయారు.

ఆ పెద్ద విమానం లాంగ్ లే ఫీల్డుకు చేరువలోనున్న బురద నేలపైన కూలగా బురద నీళ్ళు చాలా ఎత్తుగా చిందడం మైదానం మీద అప్పుడున్న వారు చూశారు.

అరే భగవాన్ ! న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానానికని నిర్మించబడిన మూడింజన్ల విమానాలు, ఛాంక్ - సికోర్స్కీ, డేవిస్ - కీస్టోన్, బర్డ్ ఫోక్స్ అన్నీ కూలిపోయాయి. నలుగురు చనిపోయారు. ముగ్గురు గాయపడ్డారు. బెలాంకా దెబ్బతింది.

ఈ ఉదయం 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని పగోక్షకు పెట్టాలనుకున్నాను. ఇవాళ ఏప్రిల్ 28. సరిగ్గా 60 రోజులయింది విమాన నిర్మాణం ప్రారంభించి. నేను కూర్చుని, నా విమానాన్ని దాని పెద్ద వెడల్పు చక్రాలమీద నడిపించుకు వెళ్తుంటే చాలా కొత్తగా ఉంది! నా సాధన పరికరాలను, ముందున్న మైదానాన్ని, ఆకాశాన్ని ఒకసారి చూశాను. త్రాటిల్ని తెరచాను. నా ముందున్న పెట్రోల్ ట్యాంక్ నా దృష్టికి అడ్డుగా ఉంది. అందువల్ల ఒక పక్కనుండి వంగి చూడ వలసి వచ్చింది.

శాన్ డిగో (సముద్ర) అభారం మీదుగా  
 రెండు వేల అడుగుల ఎత్తులో వలయంగా తిరుగుతూ  
 వెళ్ళాను. ఫిన్ ని కొంచెం సరిచేయాలి. ఎయిలి  
 రాన్స్ చాలా పైకి లేస్తున్నట్టున్నాయి. ఈ  
 విషయాలు డామ్ బోర్డులో రాసి పెట్టుకున్నాను.  
 స్టిక్ ను ఒక పక్కకు నొక్కాను. ఒక రెక్క దిగింది.  
 ఎయిలిరాన్ మందగొడిగా ఉంది. అలా ఉండా  
 లనే మొదట్నుంచి అనుకున్నాం. మొత్తం బరువు  
 అంతా ఉన్నప్పుడు ఎక్కువ ఒత్తిడి రెక్కలమీద  
 ఉండకూడదనే ఎయిలిరాన్స్ ను చిన్నవిగా చేశాడు.  
 రెక్కలు బాగా పైకి లేచేటట్టు చేసి, స్టిక్ ను  
 వదిలేశాను. విమానం ముందుకు దిగింది. మళ్ళీ  
 మామూలుగా పైకి లేస్తుందనుకున్నాను. రాలేదు.  
 మామూలు స్థానానికి వచ్చేటట్టు స్టిక్ ను లాగాను.  
 రడర్ కంట్రోల్స్ పైనుండి పాదాలను తీసేసి,  
 స్టిక్ తో నడిపించాను. ఒక పక్కకు ఎయిలిరాన్స్ ను  
 తిప్పితే ఫ్యూస్ లేజ్ రెండో పక్కకు తిప్పుతోంది.  
 ఈ విధంగా ఉంటుందనే మేం మొదట అనుకున్నాం.  
 ఊగిసలాడుతూ వెళ్ళినా ఎక్కువ దూరం వెళ్ళే  
 టట్టు టెయిల్ భాగాలు తక్కువ వెడల్పే ఉంచాం.  
 వాటిని ఈ విమానానికి తగ్గట్టు తయారు చేయ  
 డానికి మాకు టైమ్ చాలలేదు.

మే, 4 వతేదీన చివరి పరీక్షను వర్పరచాం. డచ్ స్లాట్స్ నుండి పాడుబడిన కాంప్ కిర్నీ పెరేడ్ మైదానానికి మారాం. మూడు కిలో మీటర్ల పాడుగన సముద్రంలో ఇదివరకే మిలిటరీవాళ్ళు బోయిస్ వేసుంచారు. అటువైపే నేను వెళ్లాను. నీటి మట్టానికి 50 అడుగుల ఎత్తునుండి వెళ్తున్నాను. స్క్విరాడ బరువంతా మధ్యగా ఉండేటట్టు సైబిలైజర్ను సరి చూసి పెట్టాను. ఒక్కొక్కప్పుడు గాలి తాకిడి 130 మైళ్ళ వేగం వరకూ ఉంది. రెండు బోయిస్ మధ్య ఎగరడానికి ఎంతసేపు పడుతుందో స్టాప్ వాచీతో చూశాను. ఆ విధంగా రెండు మూడు సార్లు ఎగిరి చూశాను.

ఇంజన్ భ్రమణానికి, గాలి వేగానికి గల సంబంధాన్ని గుర్తించి, కాంప్ కిర్నీకి తిరిగి వచ్చాను. నేను గుర్తించినవి హాల్కు ఉపయోగపడవచ్చు. నేను కిందకు దిగేసరికి హాల్, మహానీ, ఇంకా ఇతర మెకానిక్కులు నాకోసం ఎదురు చూస్తున్నారు. రెక్కల్లో అమర్చిన మొదటి ట్యాంక్ నిండా పెట్రోల్ నింపి, మొదటి పరీక్ష చేశాం. తర్వాత ప్రతి తడవుకీ 50 గేలన్ల చొప్పున కలుపుకుంటూ హాల్ తన రెక్కలు సరిచూసుకునే వరకూ పరీక్ష చేయదలచుకున్నాం.

‘మొదటి’ రెండు, మూడుసార్లు నులుపుగానే ఉంది. కాని, ప్రతి తడవుకి నేలమీద వెళ్లే దూరం పెరుగుతూ ఉంది. రాళ్ళమీద పరుగెడుతూంటే కుదుపు ఎక్కువవుతూ ఉండేది. మొత్తం 300 గేలన్ల బరువుతో ప్రయత్నించినప్పుడు 30 సెకెండ్లలో పైకి లేచాను. కాని, టైర్లకు ఒత్తిడి దెబ్బ ఎక్కువయింది. దిగినప్పుడు ఒత్తిడి దెబ్బ అంత కన్నా ఎక్కువగా తగిలింది.

“చార్జీ, నీ చక్రాలు 1123 అడుగులు పరుగెత్తగానే నువ్వు పైకి లేచావ్,” అని హాల్ అన్నాడు. అంటే అప్పుడే లెక్కలు వేసి, సరిచూసుకున్నాడన్నమాట.

“మరో 50 గేలన్ల బరువును వెయ్యి మంటారా?” అని మెకానిక్ అడిగాడు. 400 గేలన్ల వరకు తీసుకు వెళ్ళాలనుకున్నాను కాని, టైర్లకు దెబ్బమీద దెబ్బ తగిలితే అసలుకే మోసం రావచ్చు. మళ్ళీ 300 గేలన్లతోనే ప్రయత్నిస్తే మరి దిగవలసిన అవసరమే ఉండదేమో! కావలసిన వాటికన్నా పరీక్షలు ఎక్కువగానే చేశాం.

“ఇహ చాలని నా అభిప్రాయం,” అని మహానీ కూడా అన్నాడు.



గేలన్ పెట్రోల్ ఎన్ని మైళ్ళకు వస్తుందో చూడాలి. శాన్ డిగోనుండి సేంట్ లూయిస్ వెళ్తున్నప్పుడు చూడవచ్చు. టైమ్ కలిసి వస్తుంది.

ఇంటి ముఖం పట్టాలన్న ఆత్మత నాలో ఎక్కువ అయింది. శాన్ డిగోలో బాకీలన్నీ తీర్చే శాను. బాంక్ అకౌంట్ మూసేశాను. కాని, నైరృతి దిక్కున - రాకీ పర్వత ప్రాంతంలో తుపానుగా ఉంది. సాహసించి పగటిపూట వెళ్ళడం కూడా సందేహమే. నేలమీదుండే గుర్తుల సహాయంతో కాకుండా రాత్రి చీకట్లో వెళ్ళాలని నాకుంది.

వాతావరణం అనుకూలంగా లేకపోవడంవల్ల మే 8 వరకు శాన్ డిగోలోనే ఉండిపోయాను. ఇంతలో ఒక పెద్ద వార్త వచ్చింది.

అట్లాంటిక్ మీదుగా సంగెస్సర్ పయనం.

రేపు న్యూయార్క్ చేరాలి.

పారిస్: మే-8, తూర్పు ఆకాశంలో సూర్యుడు వైకి లేస్తుండగా కెప్టెన్, చార్లెస్, సంగెస్సర్, ఫ్రాంకో కోలీ అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం దాటి, పశ్చిమంగా న్యూయార్క్ పోవాలని తమ 'వైట్ బర్డ్' రెండు రెక్కల లెవస్సూర్ విమానంలో నిండు బరువుతో బయలుదేరారు.

మొదటిసారి సంగెస్సర్ ప్రయత్నించి విఫలుడైనప్పుడు, మైదానంమీదున్న వాళ్ళందరికీ ఊపిరి ఆగినంతయింది. కాని, రెండో ప్రయత్నంలోనే కృతకృత్యుడయి, ఆ తెల్లని 'వైట్ బర్డ్' విమానంతో పైపైకి మెల్లగా లేచి, పశ్చిమాకాశంలో లీనమయిపోయాడు.

దీంతో నాదృష్టి పశ్చిమంగా పసిఫిక్ మహాసముద్రం వైపు మరలింది. మేపులను ముందు పెట్టుకుని కూర్చున్నాను. నా దృష్టి హానోలులూ దాటిన తర్వాత ఉన్న ఆ చిన్న ద్వీపాలమీదనే ఉంది. 'అక్కడ విమానం పైకి లేవడానికి, దిగడానికి తగిన సముద్ర తీరాలు ఉన్నాయా? లేవా?' అనే నా జిజ్ఞాస. సముద్రంలో తేలడానికి నా విమానం అడుగున తెప్పలు కట్టవలసి ఉంటుంది. హానోలులూ చేరడానికి తగినంత పెట్రోల్ ఉండగా తెప్పల బరువుతో కూడా నీట్లోనుండి లేవగలదా విమానం?

రాత్రి ఈ ప్రశ్నలతోనే పడక చేరాను. ఉదయం లేచేసరికి ఆ ప్రశ్నలే ఇంకా నన్ను వేధిస్తున్నాయి. ఇవాళ మే 9. న్యూఢౌండ్ లాండ్ వద్ద సంగెస్సర్, కోలీల 'వైట్ బర్డ్' విమానం కనిపించిందని ఈనాటి మొదటి వార్త. ప్రొద్దు గడు

స్తున్న కొద్దీ కొత్త శిరికలతో, పెద్దక్షరాల ముద్ర  
తో పత్రికమీద పత్రికలు ప్రచురింపబడు  
తున్నాయి.

ఫ్రెంచి వైమానికులు నోవస్కోషియా చేరారు.

విమానం పోర్ట్ లాండ్ దాటుతుండగా కన్నడింది.

బోస్టన్ మీదుగా విమానం వెళ్తోంది. ఒకటి  
తర్వాత ఒకటి గంటలు గడిచిపోయాయి. కాని,  
'వైట్ బర్డ్' న్యూయార్క్ చేరినట్లు వార్త  
రాలేదు. ఆఖరికి నల్లటి పెద్దక్షరాలతో

నంగెస్సర్, కోలీలు కన్నడం లేదు  
అని వార్త వచ్చింది.

ఫ్రెంచి వైమానికులు ఇద్దరూ నశిరాత్రి  
దెయ్యాలాగ తోవలో అంతర్ధానమై పోయారు.  
ఫ్రెంచితీరం వదిలిపెట్టిన తర్వాత వారిని చూసి  
నట్లు నిక్కచ్చిగా ఎవరూ చెప్పలేదు. కాని,  
ఒకటి మాత్రం నిజం. చాలా కాలం ఎగరడంవల్ల  
పెట్రోలంతా అయిపోయి, ఏ సముద్రప్రాంతం  
లోనో, ఇంకో ప్రదేశంలోనో న్యూయార్క్ కు  
చేరువలోనే కిందకు కూలిపోయి ఉండాలి.

ప్రమాదాలు, విపత్తులు, కాల యాపన-వీటి  
ఫలితంగా ఒక్క బెలాంకా మాత్రం న్యూయార్క్-

పారిస్ విమానయానానికి మిగిలింది. న్యూయార్క్ కు వచ్చి మంగా 2,500 మైళ్ళ దూరంలో నా విమానం ఇప్పుడు సిద్ధంగా ఉంది.

రోజూకన్నా ఇవాళ ఎక్కువ ఆశతో వెడర్ బ్యూరోకి వెళ్లాను. నేను వెళ్ళవలసిన వైపు ఆకాశ మార్గం ఇప్పుడిప్పుడే తేటపడుతోందని తెలిసింది.

బె లాం కా ఇంకా బయలుదేర లేదు. ఫోక్లర్ తో బర్డ్ ఇంకా తయారుగా లేడు. ఈ వాతావరణం తేటపడుతుండగానే నేను న్యూయార్క్ కు బయలుదేరితే ఇంకా ఎవరూ పారిస్ కు ప్రయాణం కాకముందే అక్కడకు నేను చేరుకోవచ్చునని ఆశిస్తున్నాను.

[మే 19 వ తేదీ వాటి రాత్రి బాతావరణం నిర్మలమయ్యే సూచనలు కానవచ్చాయి. ముందు రోజు రాత్రి లిండ్ బర్గ్ నిద్రపోలేదు. అయినా అతడు పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధంగానే ఉన్నాడు. వేకువ జామున అరను బయలుదేరే వేళ కూడా అయింది.]

మే 10 వ తేదీ, ఈ రోజే నేను శాన్ డిగో నుండి బయలుదేరాలి. కార్లో వెళ్తు నా విమానాన్ని నిర్మించిన కార్మికులకు నా తుది అభివంధనాలు అర్పించాలని రియాన్ ఫాక్టరీవద్ద ఆగాను. అక్కడనుండి తిన్నగా డచ్ ఫ్లాట్సు మీదుగా నార్త్ ఐలండ్ దగ్గర రాక్ వెల్ ఫీల్డ్ చేరాను. నా విమానం అక్కడనుండే బయల్దేరాలి. పసిఫిక్ టైమ్ ప్రకారం 3:55 గంటలకు నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' గాలిలో సేంట్ లూయికి అభిముఖంగా బయలుదేరింది.

సూర్యాస్తమానానికి నేను ఆరిజోనాపైన 8,000 అడుగుల ఎత్తులో ఎగురుతున్నాను. పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలని ఇంకా పైకి వెళ్లాను. చీకటికన్నా చలి ఎక్కువవుతోంది.

చంద్రుడు మసగ్గా ప్రకాశిస్తున్నాడు. గుడ్డి వెన్నెల్లో భూమిమీద ఎత్తుపల్లాలు చూచాయగా కన్నడుతున్నాయి. డాష్ బోర్డుమీద లైట్ వేశాను. మీటర్లన్నీ సక్రమంగా పని చేస్తున్నట్టు వాటి ముళ్ళు సూచిస్తున్నాయి. నా లాగ్ బుక్ లో వివరాలన్నీ వ్రాసుకుని, కాక్ పిట్ లో జారబడి కూర్చున్నాను.

ఇంజన్ కుదిపింది ! మళ్ళీ ! మళ్ళీ ! దడదడ లాడింది. ఆగింది. కుదిపింది, స్టిక్ హండిల్ పట్టు కుని, కిందకు చూశాను. నేను పర్వతప్రాంతాలపై నుండి పోతున్నట్టు మాత్రం తెలుసుకున్నాను. త్రాటిల్ని వెనక్కు తోసేసి, మళ్ళీ డాష్ బోర్డు మీదకు లైట్ వేశాను. పెట్రోల్ ఒత్తిడి ఎక్కువగా ఉంది. అయినా దానివల్ల ఇబ్బంది ఉండ కూడదు. విమానమంతా ఇంజన్ కుదుపువల్ల ఆడిపోతోంది. మిక్చర్ కంట్రోల్ని చివరకు జరిపాను. అయినా ఇంకా ఇంజన్ దడదడ ఆగలేదు.

అర్థరాత్రి, నిర్జన అరణ్యప్రాంతం, ఇక్కడే దిగవలసివస్తుందా? అయితే నా పారిస్ ప్రయాణం సమాప్తి అయినట్టే ! ఆరిజోనా కీకారణ్యాలపైన ఈ విమానం 200 గేలన్ల పెట్రోల్ బరువుతో కొన్ని వేల అడుగుల ఎత్తున ఉంది. కింద

ఒక కొండకు వాలుగా మెట్ల ప్రదేశం కనబడుతోంది. గుడ్డి వెలుగులో స్పష్టంగా తెలియడం లేదు. ఎండిన చెరువులు, విరజిమ్మిన రాళ్ళ బండలు-విమాన చక్రాలు తిరగడానికై నా వీలు లేని ప్రదేశం అది.

ఎత్తునుండి విమానం కిందకు దిగిపోతోంది. కాని, నా విర్లవిండ్ ఇంజన్ లో శక్తి నశించలేదు. అందువల్ల భూమికి కొన్ని వేల అడుగుల ఎత్తునే ఉన్నాను. గాలి ఎటు వీస్తోందో తెలియడం లేదు. ఇంకా వాయవ్య దిక్కుగానేనా? ఎదురు గాలిలో దిగితే ఆ కొండవాలులో దిగొచ్చు! ఇంజన్లో ఏదైనా లోపం ఉందా? పెట్రోల్ మిక్చర్ లో తప్పుందా? ఆ మిక్చర్ కంట్రోల్ని పలు విధాలుగా పెట్టి చూశాను. లాభం లేకపోయింది. మామూలు ఓ పోస్ట్ ప్రెషర్ నే ఉంది. ఇగ్నిషన్? ఏం లేదు. రెండు మేగ్ నెటోలమీదా ఒకే విధంగా పోతోంది. కార్బురేటర్లో నీళ్ళు చేరాయా? పెట్రోల్లోని ప్రతి చుక్కనీ పడగట్టామే!...

త్రాటిల్ని బాగా ఒకసారి తెరిచి చూసేశాను. దడదడ శబ్దం కొంచెం తగ్గింది. మిక్చర్ కంట్రోల్ని జాగ్రత్తగా తెరిచాను. అదీ కొంచెం

సహాయపడ్డట్టుంది. మరి ఇందాక అదెందుకు సరిగ్గా పని చేయలేదో? ఆ భగవంతుడికే తెలియాలి. ఇప్పుడు ఇంజన్ బాగా పని చేస్తోంది. మిక్చర్ కంట్రోల్, ట్రాటిల్ కొంచెం సరి చేయడంతోనే ఎత్తుకు వెళ్ళగలిగాను.

20 నిమిషాల క్రితం ఇంజన్ బాగా పని చేయ లేదు. ఇప్పుడు బాగా పని చేస్తోంది. చాలా ఎత్తున ఎగరడంవల్ల నో, చలిగాలివల్ల నో ఇంజన్ అల్లరి పెట్టుండాని. పెట్రోల్ని అధికంగా వాడి, మిక్చర్ కంట్రోల్ ఎలా పని చేస్తుందో చూడాలి.

చుట్టూ ఎగరడం మానేసి, సేంట్ లూయి మార్గాన్ని అనుసరించాను. పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలని మళ్ళీ పైపైకి వెళ్ళాను. ఇంజన్ దడదడ మళ్ళీ మొదలెట్టింది. ఎత్తుకు వెళ్తున్న కొద్దీ ఎక్కువవుతోంది. కాని, నేను పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలంటే అధమం 10,000 అడుగుల ఎత్తునై నా ఉండాలి.

ఎదుట ఆకాశంలో నక్షత్రాలు కాంతి విహీన మౌతున్నాయి. తెల్లవారడానికి ఇంక ఆరే కాలం లేదు. పర్వతాలు, పర్వత ప్రదేశాలు రాత్రే దాటిపోయాయి. రాత్రి ఒకసారి 13,000 అడుగుల ఎత్తున కూడా ఎగిరాను. ఇప్పుడు దిగువగా వెళ్తు



న్నాను. విల్ విండ్ ఇంజన్ ఇప్పుడు బాగానే పని చేస్తోంది. నేనిప్పుడు కన్సాస్ రాష్ట్రంలో ఎక్కడో పైనున్నాను. కాని, సరిగ్గా ఎక్కడున్నాను? నా తోవ తప్పి, ఏ మాత్రం దూరం వచ్చి ఉంటాను? వచ్చిన మార్గాన్ని అనుసరించి, వెళ్లవలసిన మార్గాన్ని గుర్తించడం (Dead Reckoning Navigation) లో తప్పటడుగులు వేస్తూంటే ఎలా? పారిస్ కు బయలు దేరక ముందే ఈ విధానం సరిగ్గా నేర్చుకోవాలి.

తూర్పునుండిన ఎర్రని అరుణకాంతి తెల్ల బడింది. కింద ఒక రైలు బండి పొగలు కక్కుతూ గుప్ గుప్ మని పోతోంది. రైలు రోడ్డు వాయవ్య మూలనుండి వచ్చి, నా కుడి చేతికింద ఒక పట్నాన్ని చేరుకుంటోంది. నలభై నిమిషాల క్రితం ఒక పెద్ద నదిని దాటి వచ్చాను. అది అర్కాన్సాస్ నదే. అయితే నేనిప్పుడు విషేటాకు 80 మైళ్ళు తూర్పున ఉన్నానన్నమాట.

ఇంకో రైలు మార్గం; ఈశాన్య మూలనుండి వస్తోంది. మరొకటి తూర్పునుండి వచ్చి, చుట్టున నైరృతి దిక్కుగా తిరిగి పోతోంది. వెంటనే కన్సాస్ మేపు విప్పాను. నా కళ్ళు ఇటూ అటూ ఒక్కసారి వెతకడంతోనే నేనున్న ప్రదేశాన్ని మేపులో గుర్తించాను. నా కుడివైపు రైలు

మార్గం చెర్రివేల్ నుండి పార్సనన్స్ పోతుంది. నా తోవ తప్పి 50 మైళ్ళు దక్షిణంగా వచ్చానన్న మాట. రాత్రి గాలి విసుర్లలో ఇలా తోవ తప్పాను. కాని, మహాసముద్రం మీదయితే ఇంత కన్నా బాగానే వెళ్లగలనని నా నమ్మకం.

అదిగో సేంట్ లూయి!...ఎనిమిదే అయింది. లాంబర్ట్ ఫీల్డు ఎంత పచ్చగా ఉందో! ఫిబ్రవరిలో నేను బయలుదేరే ముందు బురద బురదగా మట్టి రంగులో ఉండేది.

శాన్ డిగో నుండి ఇక్కడకు రావడానికి 14 గంటల 25 నిమిషాలు పట్టింది. పసిఫిక్ తీరం నుండి ఇంత శీఘ్రకాలంలో ఇంతవరకూ ఎవరూ రాలేదు. నా టపా విమాన స్వంతదారులు బిల్, ఫ్రాంక్ రాబర్ట్సన్ ఇద్దరూ దిగడంతోనే నాకు స్వాగతమివ్వాలని వచ్చారు, వారితో కూడా మరి కొందరు పైలట్స్, మెకానిక్కులు ఉన్నారు. పత్రికా విలేఖర్లు ఎదురుగా వచ్చారు. మేమంతా కలిసి హోటల్లోకి టిఫిన్ తీసుకోడానికి వెళ్ళాం.

సంగెస్సర్, కోలీల గురించిన వార్తలు ఏమైనా వచ్చాయేమోనని అడిగాను. వాళ్లు న్యూయార్క్ పారిస్ విమానయానంలో మాయమై అప్పడే రెండు దినాలయింది.

“ఏదో బ్రిటిష్ నావ వారిని రక్షించినట్టు వార్త వచ్చింది. కాని, అది అవిశ్వాసనీయమైన వార్త. దాని మాటకేం గాని, మీరు స్టేట్ డిపార్టుమెంటు వారి హెచ్చరికను విన్నారా?” అని నన్నొక విలేఖరి అడిగాడు.

“నేనేం వినలేదు; ఏమిటది?” అని అడిగాను.

“‘సంగెస్సర్, కోలీలు ఏమయిందీ ఇదమిద్దంగా తెలిసేవరకు అమెరికా విమానం ఏదైనా పారిస్ చేరిందంటే అనర్థాలకు దారి తీస్తుంది,’ అని మన పారిస్ ఎంబసీ ఒక కేబిల్ పంపించారు. బయలు దేరడానికి ఎటువంటి కట్టుబాట్లు లేవుగాని హెచ్చరిక చేశారు,” అన్నాడా విలేఖరి.

“బెలాంకా ఎలాగైనా పారిస్ కు బయలుదేర బోతోంది. మరి మీరేం చేస్తారు?” అని ఇంకొకరు అడిగారు.

“అథమం న్యూయార్క్ వరకు వెళ్తాను. సంగెస్సర్, కోలీలు ఇద్దరూ చనిపోయింటే, వాళ్ళ ప్రయత్నాన్ని మనం కొనసాగించాలి గదా?” అన్నాను.

మేము ఫలహారం చేస్తూండగా నా అభిమానులు హెరాల్డ్ బిక్స్ బీ, హారీ నైట్

వచ్చారు. ఇంకా ఇతర అభిమానులు నన్ను  
 చూడాలని వచ్చేవారు వస్తూనే ఉన్నారు. కొంత  
 మంది ఫోన్ చేస్తున్నారు. నాకెంతో ఘనస్వాగత  
 మిచ్చి, నన్నెంతో గౌరవించాలని ఛాంబర్ ఆఫ్  
 కామర్సు మెంబర్లు, ఇంకా ఇతరులు నామీద  
 ఉండే గౌరవం కొద్దీ విందులు, టీపార్టీలు చెయ్యాలని,  
 నేనింకా సేంట్ లూయిలో ఎన్నాళ్ళు  
 ఉంటానో తెలుసుకోవాలని అడిగారు. సేంట్  
 లూయి నా స్వగ్రామం. ఇక్కడి వారి సహాయం  
 తోనే నేను కొన్న ఈ 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్  
 లూయి'లో నేను పారిస్ పోబోతున్నాను. విందు  
 లకు, వేడుకలకు అంతుండదు. అంతా బాగానే  
 ఉంది. కాని, ఇక్కడే నేను విందులారగిస్తూ, కాల  
 క్షేపం చేస్తూంటే పుణ్యకాలం కాస్తా గడచి  
 పోతుంది. నాకన్నా ముందు ఎవరైనా పారిస్  
 చేరుకోవచ్చు.

“ఔను; రేపు ఉదయమే నువ్వు బయలుదేరి  
 వెళ్ళు. ఈ రాత్రి హాయిగా నిద్రపో,” అన్నాడు  
 హారీనైట్.

అతని సలహా ప్రకారం ఆ మర్నాడు ఉదయం  
 8-13 గంటలకు. బయలుదేరాను. ఏడు గంటల  
 ప్రయాణంతర్వాత మాన్ హాటన్ ఐలెండ్ దిగువను

కనబడింది. నా ముందున్న నగరం పొలిమేరల్లో కర్టిన్, రూజ్ వెల్టు, సైనికశాఖకు చెందిన మిచెల్ విమానాశ్రయాలు మూడు కనబడుతున్నాయి. మిచెల్ గతుకులు గొతుకులుగా ఉంది. కర్టిన్ లో దిగితే నేను మళ్ళీ పారిస్ కి బరువుతో బయలు దేరడానికి పొడుగు చాలేటట్టు లేదు. రూజ్ వెల్ట్ మైదానంలోనే రన్ వే పెద్దదిగా ఉంది.

కర్టిన్ మైదానం పైన ఒకసారి తిరిగి; తాటిల్ని మూసేసి, నిటారుగా దిగుతున్నాను. చాలామంది ఫోటోగ్రాఫర్లు మైదానం మీదకు పరుగెత్తుకుంటూ వచ్చారు. నేను దిగవలసిన చోటునే అడ్డుగా ఉన్నారు. వెంటనే ఇంజనీకు స్పీడ్ ఎక్కించి, పక్కకు తిప్పి దిగాను. వాళ్ళంతా నా విమానాన్ని చుట్టముట్టారు. ప్రొపెలర్ కు దూరంగా ఉండమని నేనెంత గట్టిగా హెచ్చరించినా వినిపించుకునేటట్టు లేదు. 'హేంగర్ సిద్ధంగా ఉంది. ఇటు రండి' అన్నట్టు మెకానిక్కులు హేంగర్స్ వైపునుండి చేతులూపారు. నేను విమానాన్ని నిలిపాను. ఒకరు చక్రాలకింద వెంటనే దిమ్మలు పెట్టారు. ఆగడంలోతే కేకలు వేస్తూ, అంతా గుంపుగా నా విమానం చుట్టూ మూగారు. ఒకర్ని ఒకరు తోసుకుంటున్నారు. ఆ మధ్యనుండి

ఒకాయన అధికారంతో తోనుకుంటూ ముందు  
కొచ్చి, “నేను ఈ ఏకపార్టీ మేనేజర్ని; నా పేరు  
కేసే జోన్స్; మీకోసం ఒక హేంగర్ని సిద్ధంగా  
ఉంచాను,” అన్నాడు. కేసే జోన్స్! ఓ! ఆ  
ప్రసిద్ధ టెస్ట్ పైలట్!

ఇంకో ఆయన; మీసాల మునిషి. బ్రష్  
పల్చగా ఉన్నాడు. అతనొచ్చి నా పేరు డిక్ బ్రష్  
రైట్ ఏరో నాటికల్ పబ్లికేషన్స్ ఆఫీస్ ప్రతి  
నిధిని. వీలైన సహాయం మీకు చేయాలని  
వచ్చాను,” అన్నాడు. 157746

“నా ఇంజన్ని టుండ్లంగా పరిశీలించడానికి తగిన  
మెకానిక్కులు ఉన్నారా?” అని అడిగాను.

“మా విల్లవిండ్ మెకానిక్స్ లో ఇద్దరు గట్టి  
వాళ్ళు మీ కోసమే ఇక్కడున్నారు. ఈయన  
కెన్ బోడెక్కర్. మీకు ఇదివరకే తెలుసునను  
కుంటా. ఆయన ఎడ్ ముల్లిగన్,” అని ఆ ఇద్దరి  
మెకానిక్స్ నీ పరిచయం చేశాడు బ్రితే.

కాక్ పిట్ లోనుండి నేను దిగుతుంటే, ఫోటో  
గ్రాఫర్లు పోటీగా ఒకరిని ఒకరు తోనుకుంటూ  
ముందుకొచ్చారు. శాన్ డిగో, సేంట్ లూయి  
పట్నాల్లో ఉన్నట్టు లేదు ఇక్కడ. రిపోర్టర్లు దగ్గ  
రగా వచ్చి, యక్షప్రశ్నలు మొదలెట్టారు. ఈ

గొడవంతా చూసి, డిక్ బిల్లే ముందుకొచ్చి,  
 “మనమంతా ఈ విధంగా తీరూ తెన్నూ లేకుండా  
 ఆయన్ని బాధపెట్టడం బాగా లేదు,” అని హెచ్చ  
 రించాడు. అంతవరకు సంతలాగే ఉంది.

మా పైన మూడింజన్ల ఫోక్సర్ విమానం  
 రొద చేస్తోంది. మేమంతా మీదకు చూశాం.  
 కిందటి నెలలో విరిగి పాడయిన ‘అమెరికా’ విమానం  
 అది. బాగుపడింది.

“ఐతే, బర్డ్ మల్టీ ప్రయాణానికి సిద్ధమౌతున్నా  
 దన్నమాట!” అన్నారు అక్కడెవరో.

అందరితో ఒకేసారి సమిష్టిగా ప్రసంగించడానికి  
 వీలుగా ఉండేటట్లు బిల్లే ఏర్పాటు చేస్తున్నాడు.  
 మెల్లగా హేంగర్లోకి నేను జారుకున్నాను. ‘స్పిరిట్  
 ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ని హేంగర్లోకి మెకానిక్కులు  
 తోసేశారు. బోడెక్కర్, ముల్లిగన్ నా ఇంజన్ను  
 సరి చూడానికి సిద్ధంగా ఉన్నారు. కాని, అప్పుడే  
 చాలా పొద్దెక్కింది.

“రేపు ఉదయమే నా దిక్కుంచి కోసం ఫోన్  
 చేయాలనుకుంటున్నాను,” అన్నాను వారితో.

“మీరు ఫోన్ చెయ్యడం అనవసరం,” అంటూ  
 పయోనీర్ కంపెనీ ప్రతినిధిని నాకు పరిచయం చేశారు.  
 నాక్కావలసిన ఎర్త్ ఇండక్షన్ కంపెనీని విమా

నంలో బిగించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నాడా ప్రతి నిధి. వాక్యూం ఆయిల్ కంపెనీ ప్రతినిధి కూడా అక్కడే ఉన్నాడు. నాక్కావలసిన పెట్రోల్ కు ఆర్డరు తీసుకోవాలని నా కోరు వచ్చాడు. నేను ఏ ఏ కంపెనీలని చూడాలను కున్నానో, ఆ కంపెనీల ప్రతినిధులు అక్కడే సిద్ధంగా కనిపెట్టుకుని ఉన్నారు! నాకు ఆశ్చర్యం వేసింది.

డిక్ బిల్లేలోనికి వచ్చి, నా చేయి పట్టుకుని, “ప్రతికా విలేఖరు అందర్ని ఒకచోటకు చేర్చాను. అందరితో ఒకేసారి సమిష్టిగా మీరు మాట్లాడ వచ్చు,” అన్నాడు. ఇరవై, ముప్పైమంది విలేఖరు హేంగర్ పక్క హాల్లో సమావేశమై నాకోసం ఎదురు చూస్తున్నారు. హాల్లో నేను అడుగు పెట్టానో లేదో, ప్రశ్న పరంపరలు కురిపించారు.

“పారిస్ ఎప్పుడు బయలుదేరుతారు?”

“నా ఇంజనీరు సర్వీసింగ్ కావాలి. కొత్త కంపెన్ ఒకటి అమర్చాలి. ఆ రెండు పనులు పూర్తయిన తర్వాత, వాతావరణం ఎప్పుడు బాగుంటే అప్పుడు,” అని చెప్పాను.

“రేపు ఉదయం బయలుదేరడానికి ఏలవుతుం దనుకుంటున్నారా?”



“లేదు; నాకే తెలీదు-నేనెప్పుడు బయలుదేర గలనో. కొన్ని రోజులైనా కావచ్చు.”

“అనంతాకాశంలో ఏ విధంగా మీరు సరైన మార్గాన్ని తెలుసుకుని ప్రయాణం సాగిస్తారు?”

“డెడ్ రెకనింగ్ పద్ధతిని అనుసరిస్తాను.”

“సెక్స్ పెంట్ తీసుకెళ్తారా?”

“లేదు.”

“రేడియో?”

“లేదు; అవి చాలా బరువుగా ఉంటాయి. ఇంకా సరైన పద్ధతిలో తయారు కావడం లేదవి.”

“బర్డ్, చాంబర్లెన్ వాళ్ళిద్దరూ రేడియోలే కాక సెక్స్ పెంట్లను కూడా తీసుకెళ్లాలనుకుంటున్నారు.”

“ఆ విషయం నేను చాలా జాగ్రత్తగా ఆలోచించే వాటికి బదులు ఆ బరువుకు పెట్రోల్ తీసుకెళ్ళడం మంచిదని నిశ్చయించుకున్నాను.

నా విమానం గురించి, విమానయానం గురించి అడిగిన ప్రశ్నలకు వెంట వెంటనే సమాధానాలు ఇచ్చాను. తర్వాత అడిగిన ప్రశ్నలు నా స్వవిషయానికి సంబంధించినవి కొన్నీ, మరి కొన్ని తెలివి తక్కువ ప్రశ్నలు.

“శుభశకునంగా కుందేలు కాలు తిను కైత్రారా?”

“మీ కిష్టమైన పిండి వంట ఏది?”

“అమ్మాయిల విషయంలో మీరు...?” ఈ విధంగా ఉన్నాయి.

ఏర్ ఫీల్డుకు దగ్గరోనే గార్డెన్ హోటల్ లో బస చేశాను. నా బస చేరుకునే సరికి చీకటి పడింది. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి సంబంధించిన విశేషాలను బ్రితే మొదలయిన మిత్రులు భోజనాల దగ్గర నాకు చెప్పారు. బరువుతో విమానం పైకి లేవడానికి తగిన రన్ వే రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డులోనే ఉంది. అదొక మైలు పొడుగుంటుంది. రిచ్చర్డ్ బర్డ్ దాన్నిప్పుడు గుత్తకు తీసుకున్నాడు. ఆ రన్ వే ని వాడుకోడానికి నాకు అనుమతి ఇవ్వవచ్చు: అతని మూడింజన్ల ఫోక్స్ రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డు హేంగర్లోనే ఉంది. కర్టిస్ ఫీల్డులో నా విమానానికి చేరువలోనే బెలాంకా ఉంది.

“బెలాంకా ఇంకా బయలుదేరలేదే?” అని ఒక మిత్రుణ్ణి అడిగాను.

“వాతావరణం ఒక కారణం. పైగా వాళ్లలో వాళ్ళకి పేచీలు వచ్చాయి. చిలిపి కయ్యాలు బయలుదేరాయి. కొన్ని మీవరకు వచ్చే ఉంటాయి.”

కిందటి ఏప్రిల్ లో చదివిన వార్త నాకు జ్ఞాపకం చేశారు. బెలాంకా యజమాని చార్లెస్ తెలిసిన తన విమానాన్ని లాయిడ్ బెర్టాల్ నడుపుతాడని ప్రకటించాడు. అందరూ ఆశ్చర్యపోయారు. క్లారెన్స్ చాంబర్లెన్, బెర్ట్ ఎకోస్టాలు పైలట్ సీటుకోసం బొమ్మా బొరునూ వేసుకోవలసినంతవరకు వచ్చింది.

“ఎకోస్టా తప్పుకున్నాడు. ఇప్పుడు బర్డ్ తో కూడా వెళ్తాడు,” అని బిల్లే చెప్పాడు.

భోజనాలయిన తర్వాత కర్టిస్ ఫీల్డుకు కార్లో వచ్చాం. ముల్లిగన్ ఇంజన్ను ఇంకా శుభ్రం చేస్తూనే ఉన్నాడు. బోడెక్కర్ కోటు విప్పి, పనిలోకి దిగాడు. బిల్లే పత్రికా విలేఖర్లతో మాట్లాడ్డానికి హేంగర్లోనుంచి బయటకెళ్లాడు. వస్తూనే నా ఆకస్మిక రాకవల్ల పోటీదార్లలో అలజడి బయలుదేరిందని చెప్పాడు.

ఫోక్సర్, బెలాంకా విమానాలను ఈ రాత్రంతా మెకానిక్స్ శుభ్రం చేసేటట్టు ఉన్నారు అని పత్రికా విలేఖర్లు అంటూన్నారు, అని కూడా బిల్లే చెప్పాడు.

రాత్రి హోటాల్ లోకి వచ్చి, నిద్రపోయాను. ఉదయాన్నే బిల్లే న్యూయార్క్ వార్తాపత్రికలను

నా గదికి తీసుకొచ్చాడు. వాటిలోని శీర్షికలు చూస్తే, నా కళ్ళు తిరిగిపోయాయి. ప్రతి పత్రికలోనూ మొదటి పేజీమీద నా పేరు పెద్దక్షరాలతో కనబడుతోంది.

“సముద్రాన్ని లంఘించడానికి  
లిండ్బర్గ్ సిద్ధంగా  
న్యూయార్కులో ఉన్నాడు.  
చాంబలైన్, లిండ్బర్గుల ప్రయాణ సన్నాహం.”

“మీ శక్తి సామర్థ్యాలను ఈ కుర్రకుంకలు తెలుసుకున్నారు, కాలిఫోర్నియానుంచి ఇక్కడకు రావడం నవ్వులాట కాదని వాళ్ళు తెలుసుకున్నట్టుంది,” అన్నాడు బ్లితే.

“వాతావరణం ఎలా ఉంది?” అని అడిగాను.

“ఇంకా ఏం బాగులేదు.”

“మేమిద్దరం కర్టిస్ ఫీల్డుకు వెళ్ళాం. ఎదురుగా బోడెస్కర్, ముల్లిగన్ వచ్చి, అభివందనాలు ఇచ్చారు. రాత్రంతా నా ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ పనే చేస్తున్నారు.

“ప్రాపెలర్ని కర్టిస్ కంపెనీకి పంపించాం. స్పిన్నర్లో చిన్న బీట కనబడింది. వాళ్ళు కొత్తదాన్ని బిగిస్తున్నారు,” అని ముల్లిగన్ చెప్పాడు.

రైట్ కంపెనీకి ముఖ్యమైన పోటీ కంపెనీ కర్టిన్. ఉత్త పుణ్యానికి నా స్పిన్నర్ని బాగు చేస్తున్నారు. ప్రతి చోటా నాకు సహాయం లభిస్తోంది. అందరూ నామీద ఆదిరాభిమానాలు చూపిస్తున్నారు. క్లారెన్స్ చాంబలెన్ వచ్చి, నాకు శుభాశీస్సులు ఇచ్చి వెళ్ళాడు. కమాండర్ బర్డ్ తన రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డును బయలుదేరడానికి ఉపయోగించనచ్చని చెప్పాడు. అలాగ అన్నాడే కాని, పారిస్ చేరాలని నేనెంత ఆత్రుతతో ఉన్నానో అతనూ అంత ఆత్రుతతోనూ ఉండి ఉండాలి.

ఇన్స్ట్రుమెంటు ఎక్స్ పెర్టు, మెకానిక్సు పని చేస్తూంటే వాళ్ళతో కలిసి ఉదయం చాలాసేపు నా విమానంలో పని చేశాను. కార్బోరేటర్ ఏర్ హీటర్ని ముల్లిగన్ బిగిస్తున్నాడు. పశ్చిమ కనుమల మీదనుండి నేను వస్తున్నప్పుడు ఇంజన్ తో చికాకు పడ్డానికి కారణం చలిగా లేనని మ్యానమృకం. భోజనమయిన తర్వాత రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డుకు వెళ్ళాను. రన్ వేలో ప్రతి అడుగు పరిశీలించి చూశాను. నేల కొంచెం మెత్తగా ఉంది. అయినా కావలసినంత దూరం వెళ్లి, పైకి లేవడానికి చాలా అనువుగా ఉంది. అసలు న్యూయార్క్.

పరిసర ప్రాంతాల్లో ఇంత పెద్ద రన్ వే ఉంటుందనుకోలేదు నేను.

నాకోసం కారు వచ్చింది. ఒక పోలీస్ ఆఫీసర్ నా వెనకనే కర్టిస్ ఫీల్డు వరకు మోటార్ సైకిల్ మీద నా గౌరవార్థం వచ్చాడు.

“ఈ ప్రతికలు మీకంతగా నచ్చవనుకోండి,” అంటూనే బ్రిటీ నా చేతిలో ఓ పేపర్ కట్ట ఉంచాడు. ఒక చిన్న ప్రతిక నాకో కొత్త పేరు ‘స్లయింగ్ ఫూల్’ అని పెట్టింది. ఇవాళే నేను పారిస్ బయలుదేరుతున్నట్టు వ్రాసింది. వాతావరణం బాగుపడి, నా విమానంలో కంపన్లను అమర్చేవరకు బయలుదేరనని విలేఖరులతో చెప్పానే ఇక్కడ! మరో వార్త: డెట్రాయిట్ లో ఉన్న మా అమ్మను ప్రతికా విలేఖర్లు వెళ్లి విసిగించేస్తున్నారట! ఆవిడ్ని బాధపెట్టకుండా వీళ్ళు విడిచిపెడితే బాగుండును.

ప్రతికల్లోని కథలవల్ల నేను పుట్టింది మినెసోటా రాష్ట్రంలోనని ; మిషిగాన్ నగరంలోనని ; నెబ్రాస్కా రాష్ట్రంలోనని తెలుసుకోవలసి వచ్చింది! నా ముద్దు పేరు ‘లక్కి’ అని ఒక ప్రతికలో వ్రాశారు! విమానంలో పైకి లేవడం, దిగడం పెరిస్కోప్ లో చూస్తూ చేస్తానట!

ఎగిరి వెళ్తునే కునుకు తీయడానికి నా భగ్గర  
 ఏర్పాట్లు ఉన్నాయట. కథలు చాలా బాగున్నాయి.  
 తప్పలు, అబద్ధాలు రాస్తేగాని మంచి కథలు  
 తయారు కావన్నమాట!

హేంగర్లోనుంచి బయటకు రావడమే తడవుగా  
 జనం నన్ను చుట్టుముట్టేశారు. పోలీస్ కాపలా  
 నాక్కావలసి వచ్చింది. హోటల్ గదిలో తప్ప,  
 ఇంకెక్కడా నేను స్వేచ్ఛగా తిరగడానికి వీలు  
 లేకుండా ఉంది. అందుకనే ముల్లిగన్, బ్లితే,  
 కెన్ లేన్ నాతో కూడా ఈ గదిలో భోజనానికి  
 కనిపెట్టుకు ఉన్నారు. ఏ చీకూ చింతా లేకుండా  
 ఒక గంటసేపు ఉండాలని నాకుంది.

తలుపు చప్పుడయింది. హోటల్ కుర్రాడొకడు  
 టెలిగ్రామ్ తెచ్చి ఇచ్చాడు. మా అమ్మ రేపు  
 వస్తున్నానని టెలిగ్రామ్ ఇచ్చింది. ఆవిడ పత్రిక  
 లోని కథలు, కబుర్లు చదివి, నేను కూడా ఫాంక్,  
 డేవిస్ ల్లాగ విమానంతో కూలిపోతాననో,  
 సంగెస్సర్, కోలీల్లాగ అంతు చిక్కకుండా మాయ  
 మూతాననో అనుకుని ఉండాలి. ఈ డెట్రాయిట్  
 విలేఖర్లు గంటకొకసారి ఆవిడకు ఫోన్ చేస్తున్నారు  
 కాబోలు.

హోటల్ కుర్రాడు త్రేలతో భోజనం తీసు  
కొచ్చాడు. మళ్ళీ మా ప్రసంగం ప్రారంభ  
మయింది:

“మీరు ఆ తెల్లగడ్డం ఆయనతో మాట్లా  
డారా? ఒక గేలన్ పెట్రోలునుండి ఎక్కువ శక్తిని  
ఉత్పత్తి చేసే పద్ధతిని కనిపెట్టానంటాడు అతడు,”  
అన్నాడోకాయన.

“నేనొక వ్యక్తి గురించి చెప్పానా? అతని దగ్గర  
చిన్న నాట్యకత్తె ఉందట. ఆవిడ స్పిరిట్ ఆఫ్  
సేంట్ లూయి ప్రొపెలర్ మీద డాన్సు చేస్తూంటే  
ఫోటో తీయాలంటాడు,” అన్నాడు ఇంకో  
ఆయన.

ఫోన్ బెల్ మోగింది; వాతావరణం గురించి  
మరొక రిపోర్టు: “అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో  
ఇంకా అక్కడక్కడ పొగమంచు; తుపాను దెబ్బ  
ఉంది,” అని ఫోన్ లో చెప్పారు. “న్యూయార్క్  
వెదర్ బ్యూరోకి మిరొకసారి వెళ్తే మంచి  
దేమో?” అని బిల్లీ తే అన్నాడు. “మీకు ఉపక  
రించే సలహాలు ఈ విషయంలో డాక్టర్ కింబాల్  
చాలా ఇవ్వగలడు. అతడు కొన్ని వివరాల  
పట్టికల్ని.....” అంటూండగా—



ఒక్కసారి తలుపు తెరుచుకుంది. ఎవరో ఇద్దరు వ్యక్తులు లోపలకు వచ్చారు. నెంటనే మేమంతా లేచాం. వాళ్ళిద్దరూ పళ్ళు ఇకిలిస్తూ, కెమేరాలను సరి చేస్తున్నారు.

“నీల్లేదు. పొండి అవతలికి,” అంటూ వాళ్ళని గంటేసినంత హడావుడి చేసి, బయటకు పంపి చేశాం. నాకు పిచ్చివాళ్ళతో దెబ్బలాడుతున్నట్టుంది.

“ఇలాంటి పిచ్చివాళ్ళు ఈ చుట్టుప్రక్కల చాలామందున్నారు,” అంటూ నవ్వాడు బ్లిలే.

ఇవాళ్టికి సరిగ్గా ఏడు రోజులయింది—నేనీ లాంగ్ ఐలండ్ కి వచ్చి. నా ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధంగానే ఉంది. కాని, పొగ మంచు, తుపాను, అడ్డుగా ఉన్నాయి. మా అమ్మ వచ్చి వెళ్ళింది. పత్రికల విలేఖర్లు అల్లిన కథలు, ఫోన్ కబుర్లు ఆవిడ్ని ఎంతో వ్యాకులపరిచాయి. నాతో ముఖాముఖాని మాట్లాడేవరకు ఆవిడ మనస్సు శాంతించలేదు. నేను నిజంగా పారిస్ వెళ్లబోతున్నానని తెలుసుకుంది. నా సాహసం మంచిదేనని మనసారా నమ్మి, ఆశీర్వాదించి వెళ్ళింది.

ఇక్కడున్న ఆ ఒక్కరోజు ఆవిడను ఈ చిన్న పత్రికా విలేఖర్లు ఎంతో భయపెట్టాలని ప్రయత్నించారు.

“మీ అబ్బాయి ఎంత ప్రమాదమైన సాహస యాత్ర చేస్తున్నాడో మీకు తెలుసా? ఎంతమంది వైమానికులు ఈ ప్రయత్నంలో చనిపోయారో మీకు తెలుసా?” అని అడిగారు. “చదువరుల కోసం మీ మనోభావాల్ని వ్యక్తం చేయండి,” అని వాళ్ళు కోరారు.

డాక్టర్ కింబాల్ చాలా మంచివాడు. కొన్ని రోజుల క్రితం నేను వెదర్ బ్యూరోకి వెళ్లినప్పుడు ఆయన నాకు కొత్త వెచిర్ మేప్ చూపించి, విషయాలను ఓర్పుతో, ఆదరంగా బోధపరచాడు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో ఇంకా కొన్నాళ్ళ పాటు వాతావరణం బాగుండదని అతడు చెప్పాడు.

ఊయిస్టర్ బేలో ఉన్న కర్నల్ థియో డార్ రూజ్ వెల్ట్ (జూనియర్) ఇంట్లో ఓ రోజు విందారగించాను. తన యూరప్ స్నేహితులకు పరిచయం చేస్తూ ఉత్తరాలు వ్రాసి ఇచ్చాడు. వాటిని నేను నిరాకరించలేకపోయాను.

కాని ఈ మధ్యనే, తపాలా బిళ్ళలు సేకరించే ఒకాయన ఒక పోను బరువు ఉత్తరాలకట్టను తీసుకు వెళ్తే 1000 డాలర్లు ఇస్తానన్నా నేను అంగీకరించ లేదు.

సేంట్ లూయిలోని నా భాగస్థులు చూపిస్తున్న అభిమానం నాకెంతో అండగా ఉంది. బర్డ్ బయలుదేరడానికి ఇంకా కొన్నాళ్ళు పడుతుంది. అతడి అభిమానులు పెద్ద ఏర్పాట్లు చేస్తున్నారు. ఫోక్లర్ విమానాన్ని చాలా 'సెంటిఫిక్'గా పరీక్ష చేయించాలని వాళ్ళు ఎంతో పట్టువలతో ఉన్నారు. బెలాంకా కాంప్లో వ్యవహారం శ్రుతి మించి రాగాన్ని పడింది. అతడు వైమానికుడుగా ఉండనక్కర్లేదంటూ బెర్గార్డుకు విమాన స్వంత దారుడు తెవినీ నోటీస్ ఇచ్చాడు. బెర్గార్డ్ కోర్టులో ప్రయాణం నిలుపుదలకు ఆర్డరు వుచ్చు కున్నాడు. మా సంస్థలో ఎటువంటి మనస్పర్థలూ లేవు. నేను ఈ పోటీలో ప్రప్రథమంగా రావా లంటే కాల నిబంధనను అతిక్రమించవలసి ఉంటుంది. పోటీలో ప్రవేశించిన 60 రోజుల తర్వాతగాని బయలుదేరడానికి వీలు లేదని, ఒక నిబంధన ఉంది. నేను ప్రవేశించి ఇంకా 60 దినాలు కాలేదు. ఈ విషయాలు హార్సెన్ట్తో ఫోన్లో మాట్లాడాను.

“వెధవ డబ్బు-పోతే పోయింది. నువ్వు సర్వ సిద్ధంగా ఉంటే, ఆలోచించకుండా వెంటనే బయలు దేరు,” అంటూ నైట్ నన్ను ఫోన్ లో హెచ్చరించాడు.

గురువారం మే 19. సాయంత్రం కాబోతోంది. నేను న్యూయార్క్ వచ్చి, అప్పడే వారమయింది. కొద్దిగా వాన పడుతోంది. నోవాస్కోషియా న్యూఫౌండ్ లాండ్ తీరాలు పొగమంచుతో కప్పబడి పోయాయి. నా పారిస్ ప్రయాణానికి అదే తోవ. సోమవారం నుండి నేను సిద్ధంగానే ఉన్నాను. వాతావరణం గురించిన వార్తలు ఇవాళ కూడా నిరుత్సాహంగానే ఉన్నాయి. ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’కి కాపలా పెట్టించి, లేన్, బ్లితే మొదలయిన స్నేహితులతో ఊళ్ళోకి బయలుదేరాను. రియోరీటాలో సంగీత నాటకం చూడాలని ఏర్పాట్లు చేసుకున్నాం.

మేము 42 వ వీధిలోనుండి పోతూండగా “డాక్టర్ కింబాల్ ను ఫోన్ లో పిల్చి, వాతావరణం గురించి అడుగుదామా?” అని లేన్ అడిగాడు.

“అడగడం మంచిదే; అడగండి,” అన్నాను.

కాని ఇదివరకటి వార్తలు; ప్రస్తుతం ఇక్కడి ఎత్తైన భవనాలు కనబడకపోవడం చూస్తే, అడగడం

కాని ఈ మధ్యనే, తపాలా బిళ్ళలు సేకరించే ఒకాయన ఒక పాను బరువు ఉత్తరాలకట్టను తీసుకు వెళ్తే 1000 డాలర్లు ఇస్తానన్నా నేను అంగీకరించ లేదు.

సేంట్ లూయిలోని నా భాగస్థులు చూపిస్తున్న అభిమానం నాకెంతో అండగా ఉంది. బర్డ్ బయలుదేరడానికి ఇంకా కొన్నాళ్ళు పడుతుంది. అతడి అభిమానులు పెద్ద ఏర్పాట్లు చేస్తున్నారు. ఫోక్లర్ విమానాన్ని చాలా 'సైంటిఫిక్'గా పరీక్ష చేయించాలని వాళ్ళు ఎంతో పట్టుదలతో ఉన్నారు. బెలాంకా కాంప్లో న్యవహారం శృతి మించి రాగాన్ని పడింది. అతడు వైమానికుడుగా ఉండనక్కర్లేదంటూ బెర్డార్డుకు విమాన స్వంత దారుడు లేవనీ నోటీస్ ఇచ్చాడు. బెర్డార్డ్ కోర్టులో ప్రయాణం నిలుపుదలకు ఆర్డరు వుచ్చు కున్నాడు. మా సంస్థలో ఎటువంటి మనస్పర్థలూ లేవు. నేను ఈ పోటీలో ప్రప్రథమంగా రావాలంటే కాల నిబంధనను అతిక్రమించవలసి ఉంటుంది. పోటీలో ప్రవేశించిన 60 రోజుల తర్వాతగాని బయలుదేరడానికి వీలు లేదని, ఒక నిబంధన ఉంది. నేను ప్రవేశించి ఇంకా 60 దినాలు కాలేదు. ఈ విషయాలు హారీనైట్తో ఫోన్లో మాట్లాడాను.

“వెధవ డబ్బు-పోతే పోయింది. నువ్వు సర్వ సిద్ధంగా ఉంటే, ఆలోచించకుండా వెంటనే బయలు దేరు,” అంటూ నైట్ నన్ను ఫోన్ లో హెచ్చరించాడు.

గురువారం మే 19. సాయంత్రం కాబోతోంది. నేను న్యూయార్క్ వచ్చి, అప్పడే వారమయింది. కొద్దిగా వాన పడుతోంది. నోవాస్కోషియా న్యూఫౌండ్లాండ్ తీరాలు పొగమంచుతో కప్పబడి పోయాయి. నా పారిస్ ప్రయాణానికి అదే తోవ. సోమవారం నుండి నేను సిద్ధంగానే ఉన్నాను. వాతావరణం గురించిన వార్తలు ఇవాళ కూడా నిరుత్సాహంగానే ఉన్నాయి. ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’కి కాపలా పెట్టించి, లేన్, బ్లితే మొదలయిన స్నేహితులతో ఊళ్ళోకి బయలుదేరాను. రియోరీటాలో సంగీత నాటకం చూడాలని ఏర్పాట్లు చేసుకున్నాం.

మేము 42 వ వీధిలోనుండి పోతూండగా “డాక్టర్ కింబాల్ ను ఫోన్ లో పిల్చి, వాతావరణం గురించి అడుగుదామా?” అని లేన్ అడిగాడు.

“అడగడం మంచిదే; అడగండి,” అన్నాను.

కాని ఇదివరకటి వార్తలు; ప్రస్తుతం ఇక్కడి ఎత్తైన భవనాలు కనబడకపోవడం చూస్తే, అడగడం

దండగేమోనని మనస్సులో అనుకున్నాను. అయినా ఒక బజారులో కారు ఆపి, బిల్లేని ఫోన్ చేయమని పంపించాం. అతడు ఫోన్ చేసి వస్తూంటే అతని ముఖమే చెప్పింది శుభవార్త.

“సముద్రంపైన వాతావరణం తేటపడుతోందిట. చాలా అకస్మాత్తుగా ఈమార్పు వచ్చిందిట,” అని వర్షంలో తడుస్తూనే మాట్లాడుతున్నాడు. “సముద్ర మార్గంలో ఇంకా అక్కడక్కడ ఆటంకాలున్నాయిట. కాని, అవన్నీ తొలగిపోయేందుకు రెండు మూడు రోజులు పడుతుందిట,” అని చెప్పాడు.

అయినా రేపు వేకువ జామునే నేను బయలుదేరడానికి వీలవుతుందేమో? థియేటర్ కి వెళ్ళాలనే ఆలోచనలు అంతరించి పోయాయి. వెంటనే ఫ్లయింగ్ ఫీల్డుకు బయలుదేరాం. తోవలో ప్లాజా హాలులో భోజనానికి ఆగాం. పెట్రోల్ నింపడం, విమానాన్ని ఆఖరుసారి సరిచూడడం తనపైని వేసుకున్నాడు లేన్. బోడెస్కర్, ముల్లిగన్ తదితర స్నేహితులు ఎలాగా సహాయం చేస్తారు. నేషనల్ ఏరోనాటికల్ అసోసియేషన్ ప్రతినిధి కార్ల్ స్కోరీ, బారోగ్రాఫ్ యంత్రాన్ని విమానంలో బిగించవలసి ఉంది. తెల్లారే లోపున అతన్ని

పట్టుకోవాలి. ఆ యంత్రం లేకపోతే నా విమాన  
యానం అధికారరీత్యా గుర్తించబడదు. ఆ  
యంత్రం ఉంటే కాలాన్ని, ఎత్తుని ఒక సిలిండర్  
మీద వెంట వెంటనే గుర్తిస్తుంది.

వర్ ఫీల్డుకొచ్చేసరికి నాకు ఆశ్చర్యమేసింది.  
బర్డ్, చాంబర్లెన్ల మకాంలో ఎటువంటి సన్నాహ  
చిహ్నాలూ లేవు. ఆకాశం నిర్మలమవుతోందని  
రూఢిగా తెలిసేవరకు వాళ్ళంతా కనిపెట్టుకు  
ఉంటారట! వాతావరణం గురించి అంత మంచి రిపో  
ర్టులు రాకపోయినా వైమానికుడు తరచుగా ముం  
దుకు పోవచ్చు. నేను సేంట్ లూయి-చికాగో టపా  
విమానాలు సజ్జిపినప్పుడు నాకు ఇది అనుభవమే.  
యూరప్ చేరేవరకు వాతావరణం బాగా  
ఉంటుందనే రిపోర్టు వచ్చేవరకు మనం ఎందుకు  
ఆగాలి? ఇదే నాకు మంచి అవకాశం. వేకువ  
జామునే బయలుదేరడానికి సిద్ధమౌతాను.

ఎవరెవరు ఏ పని చేయాలో, ఏ పని ఎలా  
జరగాలో అన్ని ఏర్పాట్లూ చేసుకుని, నా మిత్ర  
బృందాన్ని వదలిపెట్టి, తిన్నగా బస చేరుకున్నాను.  
అప్పుడే వదంతులు బయలుదేరాయి. పత్రికా విలే  
ఖర్లు నాకోసం కనిపెట్టుకుని, వరండాలో ఉన్నారు.  
వాళ్ళ ప్రశ్నలకు సమాధానాలు చెప్తుండగానే



నా ఆటోగ్రాఫ్ కావాలంటూ నన్ను చుట్టు  
ముట్టారు కొందరు. సినిమా కంట్రాక్ట్ 2,50,000  
డాలర్లకు సంతకం పెట్టమని ఒకగూ, స్టేజిమీదకు  
వస్తే 50,000 డాలర్లు ఇస్తానని ఇంకొకరూ; ఇలా  
నన్ను వేధించుకు తినడం మొదలుపెట్టారు. పారిస్  
చేరి తేగాని నేనేం ఆలోచించలేనని చెప్పాను.

నా పడక చేరుకునేసరికి పన్నెండు దగ్గ  
రయింది. బయలుదేరడం తెల్లవారిన తర్వాతనే  
గాని, చేయవలసిన ఏర్పాట్లు చాలా ఉన్నాయి.  
రెండున్నర గంటలు నిద్రపోడానికి అవకాశముంది.  
తలగడలో తల దూర్చాను... 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్  
లూయి'ని ఆఖరుసారి సర్వీసింగ్ చేయడానికి  
సమర్థులే పూనుకున్నారు. నా గదిలోకి ఎవరూ  
రాకుండా ఒక మిత్రుడు కాపలా ఉన్నాడు. నన్ను  
రెండుంపావుకి లేపుతానన్నాడు.

ఇహ నేను నిద్రపోవాలి. ఈ పాటికి ఎన్ని  
గంటల సేపో నేను నిద్రపోయి ఉండవలసింది.  
ఉదయం వాతావరణం బాగుంటేనే, రన్  
వేలో గాలి కొద్దిగా ఉంటేనే వాలుగాలిలో  
బరువుతో నేను పైకి లేవగలను. రన్ వే మరి  
కొద్దిగా వెడల్పుంటే... మైదానం మరి కొంచెం

పోడవుంటే...బయలుదేరే ముందు కాస్సేపు నిద్ర పోతే బాగుండును. వాతావరణం తేటపడు తున్నప్పుడు అవకాశాన్ని జారవిడుచుకోకూడదు. బర్డ్, చాంబర్లెస్ ల కన్నా నేనే ముందున్నాను— ఇంకా రెండు గంటలకు పైగా నిద్రపోవచ్చును.

ఎవరో తలుపు తట్టుతున్నారు...లోపలి కెవరో వచ్చారు. ఏం? ఏమైనా కొంప మునిగిందా? లేచి కూర్చున్నాను. అతను తిన్నగా వచ్చి, నా మంచం మీద వారగా కూర్చుని, “స్లిప్! నీకు ఏదైనా ప్రమాదం వస్తే నన్నేం చేయమన్నావో చెప్పు,” అని అడిగాడు.

థగవాన్! ఆ ప్రశ్న వేయడానికి ఇదా సమయం! “నాకు తెలీదు; కాని, మనం పరిష్కరించవలసిన సమస్యలు ఇంతకన్నా ముఖ్యమైనవి చాలా ఉన్నాయి,” అన్నాను.

అతను వెళ్ళాడుగాని, నా నిద్ర చెడిపోయింది. మరి రెండు గంటల్లో నేను బయలుదేరవలసిన ముహూర్తం ప్రారంభమౌతుంది...రేపు వాతావరణం బాగుండకూడదు. అప్పుడు ఎవరూ బయలుదేరరు. అంటే, నేనొక రాత్రంతా హాయిగా నిద్రపోవడానికి వీలుంటుంది—పన్నెండున్నర అయింది—మరి నాకు నిద్రపట్టదేమో!

మహాసముద్రం పైనుండి వెళ్ళే ముందు ఒక రాత్రి  
అంతా నిద్రలేకపోవడం ప్రయాణానికి శుభ  
నూచకం కాదు.

అన్ని టాంకుల్లోను పెట్రోల్ నింపమని  
లేన్ తో నేను చెప్పడం పొరపాటా? 450 గేలన్ల  
పెట్రోల్ బరువుతో విమానం పైకి లేవాలి.  
విమానాన్ని నిర్మించేటప్పుడు నిర్దేశించిన దాని  
కన్నా ఎక్కువే—టాంకులు 25 గేలన్లు ఎక్కువ  
పట్టేటట్టు తయారయినాయి. స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్  
లాయి అంత బరువుతో లేవలేకపోతే! డేవిస్  
విమానానికి అదే జరిగింది. మరి ఛాంక్ సికోర్స్కి  
విమానం ఒక అంగుళం కూడా పైకి లేవండే!

ఒకటి నలభై అయింది నా వాచీలో; ఇంచు  
మించు బట్టలు వేసుకుని తయారయ్యే వేళయింది.  
ఉహూ! మరి నిద్ర రాదు. రాత్రి గడిచిపోయింది.  
కొత్త రోజు ఆరంభమయింది. బయలుదేరాలని  
నాకు ఆత్రుతగానే ఉంది.

కార్లో నన్ను కర్బన్ ఫీల్డుకు మిత్రులు తీసు  
కెళ్లారు. మూడు కాకముందే చేరుకున్నాం. మేఘాలు  
దిగువగానే ఉన్నాయి. చిన్న వర్షం పడుతోంది.  
నా విమానాన్ని నిర్మించిన కంపెనీ ప్రెసిడెంటూ,  
లేన్, నా కోసం హేంగర్లో కాచుకుని ఉన్నారు.

మరెవరూ పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధం కాలేదని వాళ్ళిద్దరూ చెప్పారు.

“ఈ లారీకి కట్టి మా విమానాన్ని రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు తీసుకు పోవచ్చు, మీరక్కడివరకు తీసుకు వెళ్లనవసరం లేదు,” అని వాళ్ళు అన్నారు.

“నాతావంశం గురించి ఇప్పటి రిపోర్ట్ ఏమిటి?” అని నేనడిగాను.

“ఇంకా అంత బాగు లేదు. కాని, తేటపడు తోందని తెలిసింది,” అని అన్నారు.

నగరంలోని దీపకాంతులు మసగ్గా కన్నడు తున్నాయి. మేఘాలు దిగువగానే ఉన్నాయన్న మాట. కాలి కింద నేల బురదగా, మెత్తగా ఉంది. న్యూయార్క్, న్యూఘాండ్ లాండ్ మధ్య మంచు విడుతోందని డాక్టర్ కింబాల్ కబురు చేశాడు. ఉత్తర అట్లాంటిక్ ప్రాంతంలో తుపాను సూచనలు లేవు. యూరప్ తీరంలో ఉన్నట్టు సూచనలు ఉన్నాయి. న్యూయార్క్ దగ్గర దిగువగా మేఘాలు ఉంటేనే? వేకువనే బయలుదేరుతాను. ముందుకు వెళ్ళడానికి అంతగా వీలులేకపోతే, తిరిగి వచ్చేస్తాను.

పెట్రోల్ టాంకులమీద కప్పినవి తీసేసి, విమానాన్ని రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు తీసుకు పొమ్మని చెప్పాను.

మెకానిక్సులు ఇంజనీరు ఒక టూల్ పాలిన్ చుట్ట  
పెట్టి, విమానం టెయిల్ ని లారీ వెనక్కు కట్టి,  
బయలుదేరారు. పత్రికా విలేఖర్లు రెయిన్ కోట్లకు  
బొత్తాలు బిగించారు. అక్కడ ఉన్న వాళ్ళు  
ఆకాశంవైపు చూసి, తలలు ఆడించారు. నా  
విమానాన్ని వెనకనుండి లాక్కుపోతున్నారు. ఒక  
బురద గుంటలోనుండి లాక్కుపోయారు. బురద  
దానిమీద తుళ్ళి, విమానంమీదనుండి కారు  
తోంది. వికృతంగాను, అసహ్యంగాను తయారయి,  
ఎందుకూ పనికిరాని దానిలా కన్నడుతోంది.  
మోటార్ సైకిళ్ళమీద పోలీస్ అధికారులు, కాలి  
నడకను పత్రికా విలేఖర్లు, వైమానికులు, ఇతరులు  
నా వెంట గౌరవార్థం వస్తున్నారు. రూజ్ వెల్లు  
ఫీల్డుకు మా ప్రయాణం మెల్లగా సాగింది.

మేముంతా గుంపుగా ఆ చిరుచీకటిలో అలా  
నెక్కుంటే పారిస్ ప్రయాణానికి ప్రారంభంలా  
కాకుండా అంత్యక్రియలకు ఏదో శవం వెనక  
వెళ్తున్నట్టు అగుపడింది.

[రెండు టన్నులకు వైబడ్డ బరువు ఆ చిన్న విమానాన్ని లాంగ్ ఐలండ్ బురద నేలలో అణచి పెట్టింది. ఇంజన్ రొద చేసింది. విమానమంతా సుడిగాలిలో పడవలా ఊగినలాడింది. బరువైన బండిలా ముందుకు మెల్లగా కదలనారంభించింది. రన్ వే చివర ఇంకా 1000 అడుగులు ఉందనగానే 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ బూయి' అమెరికన్ ఘాటాగాన్ని వదలి పెట్టింది. రెక్కలు విరిగేటట్టు పిస్తున్న గాలిదుమారంలోకి ఆ వైమానికుడు చొచ్చుకు పోయాడు. మళ్ళీ అతను అగడం పారిలో!]

ఇంజన్ రొదవల్ల కలిగిన కంపనం విమానాన్ని అంతటినీ ఆడించేస్తోంది. ఫ్యూన్ లేజ్ పైన గట్టిగా బిగించి కట్టిన గుడ్డ డప్పులా మోగుతోంది. త్రాటిల్స్ మూసేసి, ప్రక్కని నిల్చున్నవారిని విమానంలోనుంచి ఒక్కసారి చూశాను. చావు బ్రతుకులు వారి ముఖాల్లో అచ్చొత్తినట్టున్నాయి. నా మాట కోసం కనిపెట్టుకుని, స్తబ్ధులై నిల్చున్నారు.

- ముప్పై భ్రమణాలు తక్కువే!

నేల మెత్తగా ఉంది. గాలి వెనుకనుండి వీస్తోంది. బరువు చాలా అధికంగా ఉంది. కింద చక్కాలవైపు చూశాను. పైరు ఉబ్బినట్టున్నాయి. బురదలోకి కూరుకుపోయాయి. రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు పశ్చిమంగా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' బయలుదేరడానికి సిద్ధంగా ఉంది. పీపాల్లోని పెట్రోల్ ను టాంకులోకి వడగట్టడమయింది. అప్పుడు గాలి అటునించి ఇటు మారింది. ఎదురుగా వీచే గాలి ఇప్పుడు వెనుకనుండి వీస్తోంది. తెల్ల వారే సరికి గాలి ఇలా అటునించి ఇటు మారింది.

ఆ గాలైనా ఆటే జోరుగా లేదు. గంటకు 5 మైళ్ళ వేగం మాత్రం ఉంటుంది. చేతిరుమాలు పట్టుకుంటే ఎగరడానికి కూడా చాలదు. ఎదురు గాలి కోసమని విమానాన్ని తూర్పు దిక్కుకు మారుస్తే? ఇదివరకుమల్లే గాలి గబాలున మార వచ్చు. వెనుకనుండి వీచే గాలిలో పడమటినుండి తూర్పువైపు పైకి లేవడం చాలా ప్రమాదం - దూరంగా మైదానం చివర నా ముందుగా టెలిఫోన్ తీగలున్నాయి-తూర్పు నుండి పశ్చిమానికి బయలు దేరితే ఇళ్ళు, హేంగర్లు, వాటిపైనుండి పోవలసి ఉంటుంది. ఏమాత్రం పొరపాటు జరిగినా బ్రతకడం సున్న! ఒక్క సిలిండర్ పనిచేయక పోయిందంటే,

‘ఇంటిని డీకొన్నాడు; కూలాడు; కాలాడు; మరొక అట్లాంటిక్ మహాసముద్ర విమానయాన అంతం,’ అని ఇతర వైమానికులు అంటారు. అనడ మేమిటి? నాకు ఇప్పుడే వినబడుతూంటే!

విమానాన్ని ఇక్కడినించి కదపడానికి అవకాశం లేదు-చిన్నది, అతి సున్నితమైనది, చాలా బరువైనది - ఆ చిన్న చక్రాలమీద, అంత పెట్రోలుతో, రెండు టన్నుల బరువు విమానాన్ని ఇక్కడినించి అక్కడకు లాగించాలి. ట్రాక్టర్ కోసం పంపాలి. ఈ బురదలో 5000 అడుగుల దూరం నేసిప్పుడు నడిపించలేను. ఇంజన్ వేడెక్కుతుంది-పెట్రోలు టాంకులను మళ్ళీ కప్పించాలి - గంటలు గడిచి పోతాయి-ఇరిష్ తీరంమీద చీకటి పడుతుంది - ఇప్పటికే నాకు ఆలస్యమైపోయింది-తెల్లవారి అప్పుడే చాలాసేపయింది.

రన్ వే ముందుకు చాలా పొడుగ్గా ఉంది. ఆ చివరనున్న టెలిఫోన్ తంతులకు ఆవల అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం; దానికి ఆవల యూరప్ దేశం, తర్వాత పారిస్ ! ఎన్నో నెలలుగా రాత్రీ పగలూ ఏ శుభముహూర్తంకోసం ఎదురు చూశానో ఆ శుభ ముహూర్తం ఇదే! ఈ ముహూర్తాన్ని నిర్ణయించింది నేనే. మెకానిక్కులు, ఇంజనీర్లు, నీలి



దుస్తుల పోలీసులు-ఇక్కడే దగ్గర్లో నిల్చున్నారు. ఇదివరకు విమానాలు కూలిపోవడం వాళ్ళు చూశారు. నేను నిర్ణయించింది తప్పయితే, ఏమవుతుందో వాళ్ళందరకూ తెలుసు. నేను బయలుదేర సని తల ఆడిస్తే చాలు, మరి విమర్శనే ఉండదు. నేను ప్రయత్నంనుండి విరమిస్తాను. మేమంతా కలసి ఒకసారి నవ్వుకుంటాం. ముందు చేయబోయే ప్రయత్నాల విషయం చర్చిస్తూ, వేడి ఫలహారాల కోసం వచ్చిక బయళ్ళల్లో కబుర్లు చెప్పకుంటూ నడచి, హోటల్ చేరుకుంటాం. 'సరే; బయలుదేరుతున్నాను,' అని తల ఆడిస్తే, నేను వాళ్ళకు దూరమైపోతాను-శాశ్వతంగా కావచ్చు! ఎవరు చెప్పగలరు?

ముప్పై భయనాలు తక్కువే!

“శ్రీతోషసితినిబట్టి ఉంటుంది. ఇలాంటి రోజున అవి సరిగ్గా తిరగవు,” అని అన్నాడు మెకానిక్. అతడి గొంతుకలో ఆందోళన గోచరిస్తోంది. నా సంజ్ఞ కోసమేననుకుంటా-పెదిమ బిగించి, ఏ కాగ్రతతో నిశ్చలంగా రెక్క వెనక నిల్చున్నాడు. ఒకసారి కంట్రోల్సును చూసి రావాలని విమానం వెనక భాగంలోకి కొంచెం బాధపడుతూనే వెళ్ళాడు. బయలుదేరే ముందు మళ్ళీ చక్రాలకు

నూనె వెయ్యాలనీ, బురద అంటుకోకుండా పెర్లకు గ్రీజ్ రాయాలనీ అతనికి తెలుసు. పని పూర్తయింది. కాని, నాకూ, నా విమానానికీ చివరకు శీతోష్ణస్థితికి కూడా అతడే బాధ్యుడన్నట్లు భావిస్తున్నట్లున్నాడు.

కాక్‌పిట్‌లో నేను పక్కకు జేరబడి, అసవసరంగా కాలయాపన చేస్తున్న ప్రొపెల్‌ర్ బ్లేడ్సులోనుండి ముందుకు చూశాను. పచ్చిక మైదానంలో గడ్డిపోచలమీద నీటి బిందువులు మెరుస్తున్నాయి. నా తోవలో నీటి గుంటలున్నాయి. వాటిలోనుండే చక్రాలు తోసుకుపోవాలి. ఆ చివర టెలిఫోన్ తంతులు వేలాడుతున్నాయి. ఆ పైన భూమి, ఆకాశం కనబడకుండా పొగమంచు తెర అడ్డుగా ఉంది.

నా ప్రయత్నం నిర్వహించడానికని మధ్య పశ్చిమ పచ్చిక బయళ్ళిల్లో నేనుండగా గాలి, బరువు, శక్తి, శీతోష్ణస్థితి—ఈ నాల్గింటిని ఎన్నిసార్లు నా మెదడులో సమన్వయపరచుకోలేదు? కార్యనిర్వహణలోని అనుభవంవల్ల తన విమాన చక్రాలు మైదానంలో ఎక్కడ పైకి లేస్తాయో కూడా వైమానికుడు తెలుసుకోగలడు. కాని, ఇంత వరకు ఇంత బరువుతో ఎవరూ పైకి వెళ్ళలేదు.

శాన్ డిగోలోని మా పరిశోధనా ప్రయత్నాలు ఈ బరువుతో 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' పైకి వెళ్ళగలదని సూచిస్తున్నాయి. ఇది మా ఊహాకావచ్చు. ఏమంటే కాంప్ కెర్నీలో ఆ రాళ్ళ మైదానం మీద మొత్తం బరువుతో ప్రయత్నించడానికి మాకు ధైర్యం లేకపోయింది. మా పరిశోధనా ప్రయత్నాల ఫలితాలను గ్రాఫ్ వేసుకున్నాం. కాని, పొగమంచు, వెనుక గాలి, మొత్తం రన్ వే - వీటివల్ల ఇంజన్ కు కలిగే అధిక శ్రమను వాటిలో లెక్క వేసుకోలేదు. తక్కువగా ఉన్న ఈ ముప్పై భ్రమణాల సంగతేమిటి? పై గుడ్డ తడిసింది. దానివల్ల ఏం జరుగుతుంది? వీటిని తెలుసుకుందామంటే నాకు సహాయపడే సూత్రం ఏదీ కనబడ్డం లేదు. అనుభవం, ధైర్యం, పరిజ్ఞానం-నాలో ఉన్న ఈ మూడు శక్తులే-నాకిప్పుడు దారి చూపించాలి.

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' బయలుదేరిన వెంటనే జోరుగా పోకపోతే, కంట్రోల్సు వదులుగా గాని, మందంగా గాని ఉంటే, త్రాటిల్ని వెంటనే వెనక్కు లాగేసి, ఆపేస్తాను... చాలాసేపు నేను కాచుకుని ఉండకుండా ఉంటే?... చాలాసేపు కాచుకుని ఉంటే?... నా అదృష్టాన్ని నిర్ణయించేవి ఆ కొన్ని ఘడియలే. గత సెప్టెంబర్ లో ఒక

విమానం పారిన ప్రయాణానికి ప్రయత్నిస్తూ ఈ మైదానం చివరనే కూలిపోయింది. ఇక్కడకు కొన్ని గజాల దూరంలోనే ఫాంక్ జట్టులోని వాళ్ళిద్దరు మంటల్లో మాడిపోయారు.

ముందుకు చూడ్డానికి వీలులేకుండా పెట్రోల్ ట్యాంక్ అడ్డుంది. దాని వెనుక కూర్చుని, విమానం రన్ వేలో సరిగ్గా పోయేటట్టు చక్రాల్ని నిలపడం మరో కష్టం. ముందుకు పరుగెడుతూ పైకి లేచేటప్పుడు విమానం ఏ మాత్రం ఇటూ అటూ రన్ వేలోనుండి తప్పినా విమానం సులభంగా కూలిపోతుంది. పరిస్థితులు అన్నీ సవ్యంగా ఉన్నప్పుడే ఈ రన్ వే వెడల్పు చాలీ చాలకుండా ఉంటుంది. ఇప్పుడు బురద, వెనుక గాలి, ఇంజన్ సరిగ్గా పని చేయక పోవడం. ఇలా ఉంది పరిస్థితి.

కాక్ పిట్ లో జేరబడ్డాను. నా దృష్టిని డాష్ బోర్డు పైకి పోనిచ్చాను. త్రాటిల్ని బాగా తెరిచి, బురదలో అంత దూరం పరుగెత్తిస్తే ఇంజన్ తట్టుకోగలదా? లేక ఇంజన్ వేడెక్కిపోయి, టపటపలాడుతుందా? ఇంతకూ విమానం పైకి లేచిన తర్వాత మేఘాలు కిందకు దిగిపోతే? ఇంత పెట్రోల్ బరువుతో నేను గుడ్డిగా ప్రయత్నించలేను. బరువు దెబ్బకు తట్టుకోడానికని చక్రాలకు అమర్చిన

ఏర్పాట్ల పైన నాకు పూర్తి నమ్మకం లేదు. వాతావరణం రేపు బాగుంటుందని రూఢిగా తెలుస్తుందేమో? మరొక రోజు నేను ఆగితే? కాని, నేను ఇప్పుడు బయలుదేరితే ఫోక్లర్ బెలాంకాలకన్న ముందుగా పారిస్ చేరుతాను.

గాలి, బరువు, శక్తి, శీతోష్ణస్థితి—ఈ నాలుగూ నా మెదడులో సంచరించడం మెల్లగా తగ్గింది. అలా కాక్ పిట్ లో కూర్చుని ఉండగా—చక్రాలు నేలపైనుండి లేస్తాయని, టెలిఫోన్ తంతులకు పైగానే రెక్కలు దాటుకు పోతాయని, ఇదే బయలుదేరడానికి తగిన సమయమని నా అంత రాత్రు చెప్పింది. నాలో ఒక నమ్మకం కలిగింది.

నా సేఫ్టీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను; కంటి అద్దాలను పెట్టుకున్నాను; చక్రాల దగ్గర నిల్చున్న వారి వైపు చూసి, సంజ్ఞ చేశాను. కొయ్యబారిస ఆ మనుష్యుల్లో చలనం కలిగింది. చక్రాల కింద మన్న దిమ్మలకు కట్టిన తాళ్ళను లాగడంతో చక్రాలకు స్వేచ్ఛ వచ్చింది. ఎడమ పక్క వంగి, కాక్ పిట్ లోనుండి రన్ వే ఎడమ ప్రక్కగా ముందుకు చూశాను. త్రాటిల్ని పూర్తిగా తెరిచాను. మరికొన్ని నిమిషాల్లో పర్యవసానం తేలిపోతుంది.

ఇంజన్ శబ్దం, అదురు-తప్పితే త్రాటిల్ వల్ల ఏం ప్రయోజనం కనబడలేదు. విమానం కదలేదు. కొంతమంది విమానం రెక్కల్ని పట్టుకుని, ముందుకు తోళారు. అయినా పైకి లేవడానికి తగినంత వేగం నాకెలా వస్తుంది? అంత బరువును గాలి మోయగలదని నేనెందుకు అనుకోవాలి? నా విమానం బాగా బరువుతో నిండిన బండిలా ఉంది. బురదలోనుండి చక్రాలు బరువుగా కదిలాయి. పైకి లేవడం అసాధ్యమనే అనిపిస్తోంది. ఐనా విరమించే ముందు మరో నూను అడుగులు ముందుకు వెళ్లి చూస్తే, ఏం పోయింది? ఏమో-ఎవరు చెప్పగలరు? పైకి లేచినా లేవవచ్చు.

మెల్లమెల్లగా స్పీడ్ అందుకుంది. ముందుకు వెళ్ళేటప్పుడు ఉండే ఊపు కాని, రెక్కలు తేలిక పడ్డం కాని, శక్తి అత్యధికంగా కాని లేవు. స్ట్రీక్ కొంచెం వదులుగా ఇటూ అటూ ఆడుతోంది. రెక్కల్ని పట్టుకుని తోస్తూ పరుగెడుతున్న మనుష్యులు తొట్టుపడుతున్నారు. విమానం వేగంగా పరుగెడుతోంది. నూరు అడుగులు ముందుకు వెళ్ళింది. తోస్తున్న వాళ్ళలో ఆఖరివాడు కూడా పరుగెత్తలేక నిలబడిపోయాడు. ఇహ ఈ అధిక శ్రమను లాండింగ్ గేర్ ఎంతసేపు తట్టుకోగలదు? 5000 పౌన్ల భారం విమానాన్ని క్రుంగదీస్తోంది.

వారగా రన్ వేని ఒక వైపు చూస్తూ నడిపిస్తున్నాను. ఇటూ అటూపోతుంటే తిన్నగా పోయేటట్టు జాగ్రత్త పడుతున్నాను. ఏ ఒక్క చక్రం రన్ వేలో నుండి తప్పినా విమానం ఒక్కసారి అడ్డుగా తిరిగి, ముక్కలు ముక్కలు అయిపోతుంది. కాళ్ళతోను, చేతులతోను నొక్కిపట్టడంతో కంట్రోల్సు బిగుసుకున్నాయి. స్పిక్ ముందు నిలకడగా ఉండాలని గట్టిగా నొక్కిపెట్టవలసి వచ్చింది. రడార్ని ఇటూ అటూ కొద్దిగా ఆడిస్తూ ఉంటే, రన్ వేలో విమానం తిన్నగా పోతోంది. అన్నీ మంచి లక్షణాలే కాని, అప్పుడే 1000 అడుగులు దాటి వచ్చేశాను. విమానం పైకి లేచే అవకాశం ఇంకా ఉందా-లేదా? ముందు తగినంత స్థలం ఉందా?

మరింత జోరుగా పోతున్నాను. పచ్చికమీద దృష్టి సరిగ్గా నిలవడం లేదు. చెదురుతోంది. వెనక చిన్న చక్రం పైకి లేచింది, దగ్గర దగ్గర రన్ వేలో సగం దూరం వచ్చేశాను. కాని, పైకి లేవడానికి తగినంత వేగంలో విమానం పరుగెత్తటం లేదు. అయినా ఇంజన్ ఇదివరకటి కంటే జోరుగానే పోతోంది...సవ్యంగానే పని చేస్తోంది. ప్రొపెలర్ కూడా బాగానే తిరుగుతోంది. ఆ విషయం శబ్దాన్ని బట్టే చెప్పగలను. నిమిషానికి ఎన్ని సార్లు

తిరుగుతోంది? ఇప్పుడు నేను డాష్ బోర్డు వైపు చూడకూడదు; రన్ వే వై పే నా దృష్టిని నిలపాలి.

రన్ వేలో సగం దాటాను—కొన్ని క్షణాల్లో ఇటో అటో తేలాలి. త్రాటిల్ని మూశానా? ఏ మాత్రం పొరపాటు జరిగినా మంటలతో నేల కూలవలసిందే! స్ట్రిక్ ని గట్టిగా వెనక్కు లాగాను. చక్రాలు నేలపైనుండి లేచాయి.

అయితే, నేను పైకి పోవచ్చు! చక్రాలు మళ్ళీ నేలను తాకాయి. స్ట్రిక్ ని ముందుకు వదిలిపెట్టాను. పైకి లేవడానికి తగినంత వేగంలోనే విమానం పోతోంది. ముందుకు ఇంకా 2000 అడుగులు వెళ్ళడానికి వీలుంది. చిన్న నీటి గుంటలోనుండి విమానం తోసుకుపోయింది. నీళ్ళను చక్రాలు చెదరగొట్టాయి...ఒక రెక్క కిందకు వాలింది... ఎయిలిరాన్ తో సరి చేశాను...మళ్ళీ సరిగ్గా లేచింది. ఈ దెబ్బకు విమానమంతా అదిరింది... మళ్ళీ పైకి లేచింది. కుడి రెక్క వాలింది...పైకి ఎత్తాను. రన్ వేలోకి సరిగ్గా వచ్చాను. ఎడమ రడార్ సరిగ్గా లేదు...మధ్యగా ఉంచాను... తిన్నగా పోనిచ్చాను. ఇంకో నీటి గుంట. నీళ్ళు చిందాయి. పైగుడ్డ టపటప లాడింది. కాస్సేపు విమానం పైకి లేచింది. అలాగే గాలిలోకి ఎగిరి



పోవచ్చు; కాని, నేనే చక్రాలను కిందకు తేలిగ్గా తాకించాను. ఇంత బరువుగా విమానం ఉన్నప్పుడు అదుపులో ఉండడం మంచిది. అదుపులో ఉండాలంటే జోరుగా పోవాలి.

తర్వాత 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి, న్యూయార్క్ నేలపైనుండి పైకి లేచింది. ఎగరడానికి తగినంత జోరుగానే పోతోంది. కంట్రోల్లు బిగువుగా పని చేస్తున్నాయి. 1000 అడుగుల దూరంలో టెలిఫోన్ తంతులున్నాయి. తప్పించుకు పోవాలి...దగ్గర కొస్తున్నాయి. కొంచెం కిందుగా వెళ్తూ ప్రతిక్షణం వేగాన్ని ఎక్కువ చేస్తూ పైపైకి లేచాను. ఇంజన్ మరొక క్షణం తట్టుకుంటే చాలు—అయిదు అడుగులు పైకి లేచాను. ఇరవై, నలభై టెలిఫోన్ తంతులు మేరువులా అడుగునుండి పోయాయి. వాటికి 20 అడుగులు పై నే ఉన్నాను.”

గోల్ఫ్ ఆట స్థలం పైగా పోతున్నాను... కొందరు పైకి చూస్తున్నారు. నా ముందున్న ఓ చిన్నకొండ చెట్లతోకప్పబడిఉంది. దాన్ని తప్పించుకోవాలి...రడర్ని తోయడానికిగాని, రెక్టను కొద్దిగా వాల్చి పక్కకు తిరగడానికిగాని, ధైర్యం లేక పైకి లేచాను. గడమిది ఈటిసానిలా

ఉంది గాలిలో నా విమానం. ఏ మాత్రం నా అదుపులోనుండి తప్పినా కొండకు డీకొట్టి, కింద పడుతుంది.

వడివడిగా విమానం పైకి పోతోంది. కొండ మీది చెట్లను దాటి, పైకి పోయాను. ఒక వేళ ఇంజన్ ఇప్పుడు సరిగ్గా పని చేయక కిందకు దిగ వలసివస్తే కొండల మధ్య చదును ప్రదేశాల్లో దిగవచ్చు. కాని, పెట్రోల్ టాంకులు బద్దలై పోతాయి. అయినా స్వీచ్ ని ఎత్తేస్తే కడుపుమీద దేక్కొంటూ పోతుండే కాని, మంటలు రాకుండా ఉండడానికి అవకాశం ఉంది.

డాప్ బోర్డును క్రీగంట చూడ్డానికి తగినంత ఎత్తునే నేనిప్పుడు పోతున్నాను. ఒకసారి చూశాను, టాకో మీటర్లో 1825 R. P. M. ఉంది. ఇంజన్ అధిక వేడెక్కి సూచనలు ఏం లేవు. త్రాటిల్ని మెల్లగా వెనక్కు తోశాను. ముందున్న మిలిటరీ మైదానాన్ని ఒకసారి చూశాను. 1800-1875 R. P. M. కి వచ్చింది. స్ట్రైబిలైజర్ని ఒక మెట్టు వెనక్కు తోశాను. విమాన వేగం 100 మైళ్ళలో ఉంది. ఇంజన్ని 1750కి తగ్గించాను. విమానం వెనకవైపు స్థిరంగానే ఉంది. కంట్రోల్సు బిగువుగా ఉన్నాయి. ఈ బరువుతో ఇంజన్

1750 R.P.M. తో పోగలిగితే పారిస్ చేరుకునే సరికి ఇంకా పెట్రోల్ మిగులుతుంది.

ఎర్త్ ఇండక్ష్స్ కంపెనీ ముల్లు కుడివైపు బాగా వాలింది. మధ్యస్థంగా రావాలని విమానాన్ని ఉత్తర ముఖంగా అతి జాగ్రత్తగా తిప్పాను- 65 డిగ్రీలు - నేను ఫ్రాన్సు, పారిస్ పోయే నా గగన మార్గంలో. మొదటి 100 మైళ్ళను నా కంపెనీ ఇప్పుడు చూపిస్తోంది. 7-54 గంటలయింది.

నాతో ఒక మంచు తెర కూడా వస్తోంది. నా దృష్టికి మూడు మైళ్ళు మించి, ఎగువకు ఏం కనబడ్డంతేదు. ఆ తెర వెనుక ఏముంది? తీరం పొడుగునా వాతావరణం తేటపడుతోందని ఆ ఆఖరి రిపోర్టు వల్ల తెలిసింది. కాని, ఇంకా చాలా చోట్ల పొగ మంచు దట్టంగానే ఉందిట. నా పక్కనే ఉన్న సంచిలోనుంచి న్యూయార్క్ మేపును బయటకు లాగాను. వాతావరణం ఎంత బాగుండకపోతే విమానాన్ని అంత జాగ్రత్తగా నడపాలి. కింద నున్న నేల గుర్తులను బట్టి, నా కంపెనీ ఎలా పని చేస్తున్నదీ సరిచూసుకోవాలి.

లాంగ్ ఐలండ్ భూప్రదేశాలు నా కిందనుండి వడిగా వెనక్కు పోతున్నాయి. లాంగ్ ఐలండ్ తీరం

నా ఎడంవైపున కనబడుతోంది. కొద్ది కొద్దిగా మంచుతెర విడుతోంది. చూపు ఆనుతోంది. కాక్ పిట్లో సిమితంగా కూర్చున్నాను. ఆయిల్ ప్రెషర్ 56 పౌన్లు, ఆయిల్ టెంపరేచర్ 34° సెంటీగ్రేడ్, పెట్రోలు ప్రెషర్ 3½ పౌన్లు. చెట్ల ఎత్తుకు చేరువలో ఉన్నాను. ట్రిక్ని సరిచేశాను. టాకో మీటర్ 1750 R.P.M. ఎయిర్ స్పీడ్ గంటకు 105 మైళ్ళు. కొంచెం దూరం వెళ్ళిన తర్వాత ఎడమ రడార్ను 3 డిగ్రీలు మార్చాను. 200 అడుగుల ఎత్తులో ఉన్నాను. టైమ్ 8-07 అయింది. 15 నిమిషాలు గడిచాయి. అన్ని రీడింగ్సు మామూలుగా ఉన్నాయి. మధ్య టాంక్ నుండి పెట్రోల్ ను ముందు టాంక్ కి మార్చాను. 15 నిమిషాల చొప్పున అయిదు టాంకులకు మారిస్తే,న్నిట్లోను కొద్దిగా ఖాళీ ఏర్పడి, పెట్రోల్ పైనుండి తొణికి పోకుండా ఉంటుంది. ఒక చుక్క పెట్రోలును కూడా వృధా పోనివ్వకుండా పొదుపుగా వాడుకోవాలి.

లాంగ్ ఐలండ్ మధ్యగా తీరంనుండి కనెక్టికట్ వరకు మొత్తం దూరంలో 35 మైళ్ళు మాత్రం నా ప్రయాణం సాగింది. ఇంతవరకు నేనెప్పుడూ ఆ మాత్రం దూరం నీటి పైగా ఎగరలేదు. పొగ మంచు మబ్బులో మధ్యగా ఉన్నాను.

కాన్వాస్ తో చుట్టూ కుట్టిన ఆ పెట్టె వంటి  
కాక్ పిట్ లో కూర్చుని, న్యూయార్క్ నుండి పారిస్  
పోతున్నాను. అందులోనే ఇప్పుడు కాస్మేవు  
విశ్రాంతి తీసుకుంటున్నాను.

నేను మళ్ళీ పారిస్ విమానాశ్రయంలో ఫ్రాన్స్  
దేశ భూభాగాన్ని తాకే వరకూ - అంటే ఒకటి  
న్నర రోజులు ఈ కాక్ పిట్ లోనే కదలకుండా  
కూర్చోవాలి. నా మోచేతులతో ఫ్యూన్ లేజ్ ని  
ప్రక్కలకు తోస్తూ ఉండొచ్చు. నా తలపైనున్న  
హెల్ మెట్ ని సరి చేసుకోడానికి వీలుగా  
పై కప్పులో కొద్దిగా ఖాళీ ఉంది.

ఏకాంతంగా ఎగురుతూంటే ఎన్ని లాభా  
లున్నాయి ! ఇతరులపైన ఎక్కువ ఆధారపడ  
కూడదని కొన్ని సంవత్సరాల క్రితం నాన్న నన్ను  
మందలించాడు. ఆయన వాక్కులో ఎంత అర్థం  
ఉన్నదీ ఇప్పుడు నాకు అవగాహన అవుతోంది.  
ఏకాంతంగా ఎగురుతూంటే కాలం, స్వేచ్ఛ కలసి  
వచ్చాయి. వేరొక వ్యక్తి ప్రాణానికి నేను  
బాధ్యుడే అన్న బాధ లేకుండా నా నిర్ణయాలు  
నేను చేసుకోవచ్చును.

వేకువ జామునే ఇవాళ నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్  
సేంట్ లూయి'ని సిద్ధం చేయమని చెప్పడానికి

నాకు ఇంకొకరి సలహా అవసరం లేకపోయింది. గాలి వెనుకనుండి వీస్తోంది. రన్ వే అంతా బురద. అలాంటప్పుడు నేను కాక్ పిట్ లో కూర్చుని, 'ఏమయినా కానీ ప్రయత్నిస్తాను,' అని గాని, 'ఛా, చాలా పాడుగా ఉంది. ఇవాళ వద్దు,' అని గాని నా నిర్ణయాన్ని తెలియజేస్తే కాదనే వాళ్ళు లేరు. కార్యనిర్వహణ సమస్యల్లో నేనెప్పుడూ చిక్కుకోలేదు. నాన్న చెప్పినట్టు నేను "పూర్తి బాలుడ్ని, స్వతంత్రుడ్ని, ఒంటరివాడ్ని."

దూరంగా పొగమబ్బులోనుండి న్యూ ఇంగ్లాండ్ అడవులు కనబడుతున్నాయి. న్యూయార్క్ రాష్ట్రం మేపీని మడిచి పెట్టేశాను. కనెక్టికట్ మేపీని బయటకు తీశాను. పై మేఘాలకు దిగువ నున్న ఆ కొండలకు మధ్య ఆట్టే ఖాళీ లేదు. మెల్లగా 500 అడుగుల ఎత్తుకు వెళ్ళాను. పెరి స్కోప్ అద్దాల్ని అమర్చాను. అది అల్కారకం. శాన్ డిగో రియాన్ ఫాక్టరీ కార్మికుడొకడు దాన్ని తయారు చేశాడు. మామూలు అద్దం ముక్కలు రెండింటిని కోణంగా అమర్చాడు. దాన్ని ఫ్యూస్ లేజ్ కి ఎడమవక్క ఊచకు బిగించాడు. నేను జాగ్రత్తగా ఉండడానికి ముందున్న కొండలు మొదలయినవి ఇందులో కనబడితే చాలు. దీన్ని

అమర్చి పెట్టుకుంటే నేను వంగి, ముందున్న టాంకు పక్కనుండి చూడనక్కరలేదు; కళ్ళ అద్దాలు తీసేసి, హాయిగా కాక్ పిట్ మధ్య కూర్చోవచ్చు.

ఎత్తైన కొండలు ఉత్తర దిక్కున మేఘాల్లోకి చొచ్చుకుపోయి, మసకగా కనుపిస్తున్నాయి. దట్టమయిన మేఘాల గుంపులో ఏ మాత్రం చిన్న భాళీ ఉన్నా వీలయినంతవరకు ముందుకు పోతాను. ఒక వేళ వెనక్కు తిరగవలసి వచ్చినా ఆశాభంగం కలిగిందని నేను బాధపడకూడదు. నేనెప్పుడూ మొదటి ప్రయత్నంలోనే పారిస్ చేరుకోగలనని అనుకోలేదు. ముందుకు పోడానికి వీల్లేక పోతే న్యూయార్క్ పైన గద్దలా చుట్టూ తిరుగుతాను. ఆకాశాన్న అధిక కాలం తిరగడంలో అందర్నీ అధిగమించ డానికి ప్రయత్నిస్తాను.

8-52 అయిందిప్పుడు. నేను న్యూయార్క్ లో బయలుదేరి, సరిగ్గా ఒక గంట అయింది. డాష్ బోర్డు చూశాను. నేను ఎగురుతున్న ఎత్తు 600 అడుగులు. విమాన వేగం 102 మైళ్ళు, ఇంజన్ భ్రమణం 1750 R. P. M., పెట్రోల్ ఒత్తిడి  $3\frac{1}{2}$  పౌ. నూరు మైళ్ళ దూరం వచ్చాను. విమానం బరువులో 100 పౌండ్లు తగ్గింది. ఈ వివరాలన్నీ నా లాగ్ వుక్తకంలో రాసుకున్నాను. నాల్గో

పెట్రోల్ టాంక్ నుండి ఐదో దానికి సరఫరా  
 మార్చాను. ఎర్త్ ఇండక్స్ క్ కంపెనీని మళ్ళీ  
 సరిచేశాను.

న్యూ ఇంగ్లాండ్ లోని రాష్ట్రాలు చాలా  
 చిన్నవిగా కన్పడుతున్నాయి. నా ఎడమ రెక్క  
 దిగువను రోడ్ ఐలండ్ లోని రేవువట్టణం ప్రోవి  
 డెన్స్ కనబడుతోంది. ఆకాశం నిర్మలమవు  
 తోంది. మెసాచుసెట్సు రాష్ట్రం మేప్ తీశాను.

దిజ్బ్రండలంలోని గీత రెండుగా విడినట్టుంది.  
 దిగువ గీత నల్లగా ఉంది - అట్లాంటిక్ తీరం అది!  
 ఆ గీత వెనుక బ్రహ్మాండమైన అట్లాంటిక్ మహా  
 సముద్రం ఉంది - వాస్తవ జలమయమైన ఆ  
 మహాసముద్రం అనంతం!

మెసాచుసెట్సు మేపుని సంచీలో పడేసి, నార్త్  
 అట్లాంటిక్ మేప్ ని తీశాను. నా విమానం నిర్మా  
 ణంలో ఉండగా రోజుల తరబడి కూర్చుని, శాన్  
 డిగోలో ఈ మేప్ ని తయారు చేశాను. భూమధ్య  
 రేఖను ఆధారంగా తీసుకుని, నా గగనమార్గాన్ని  
 నల్లని సిరాతో ఈ మేప్ లో గుర్తుపెట్టుకున్నాను.  
 నూరేసి మైళ్ళకి ఓ చిన్న గీత చొప్పున గుర్తించిన  
 మార్గం అది. చాలా జాగ్రత్తగా కొల్చి,  
 తయారు చేశాను. నన్ను సవ్యంగా పారిస్ కు తీసుకు



పోయే మార్గం అదే. మెసాచు సెట్సు తీరం దాటిన 20 మైళ్ళ తర్వాత 71 డిగ్రీలు మారాలని ఆ మేప్ లో గుర్తించుకున్నాను. తర్వాత నూరు మైళ్ళు తిన్నగా పోయి, 74 డిగ్రీలు తిరగాలి. గాలి సనుసరించి హెచ్చు తగ్గులు సరిచూసుకోవాలి. అలా తిన్నగా వెళ్తే మరో గంటలో నోవస్టోషియా చేరతాను. తర్వాత మార్గంలో మరోక్కసారి మారితే సేంట్ మేరీ బే సమీపంలో భూప్రదేశం తగులుతుంది. ఆ మేప్ లోని సూచనలు అన్నిటినీ సరిగ్గా అనుసరించి పోతే, 37 వ సూచన తర్వాత 10 మైళ్ళు వెళితే పారిస్ మహానగరం కనబడుతుంది. నగరం మధ్యనున్న ఎత్తైన గోపురం చుట్టూ ఒకసారి తిరిగి, వాయవ్య మూలగా వెళ్తే 10 నిమిషాల్లో పెద్ద విమానాశ్రయం, లబూర్ ఝో కనబడుతుంది.

మూడో గంట ప్రారంభమయింది. లాగ్ పుస్తకంలో మళ్ళీ అంశాలు రాశాను. కనుచూపు మేరలో అడ్డం లేదు. మేఘాలు 4000 అడుగులకు పైనే ఉన్నాయి. నా కుడివైపు సముద్రంలోనుండి ఆకాశంలోకి కేప్ కాడ్ (అగ్రం) చొచ్చుకున్నట్టు కన్పడుతోంది. నా వెనక అమెరికా తీరం అతి వేగంగా అదృశ్యమైపోతోంది.

నా ముందు హద్దు లేని ఆ విశాల మహాసముద్రాన్ని చూస్తూంటే, నో వ స్కో పి యా, న్యూఢ్యాండ్ లాండ్, ఐర్లాండ్ తుదకు బూర్ యె అనే ప్రదేశాన్ని తప్పకుండా చేరుకోగలనని ఎలా అనుకోగలిగానో! నాకే ఆశ్చర్యంగా ఉంది. నక్షత్రాలను చూసి నేను నడవలేను; సెక్స్ టెంట్ నావద్ద లేదు; యూరప్ రేడియో ప్రసార కేంద్రాలను అనుసరించలేను; నావద్ద రేడియో లేదు. డెడ్ రెకనింగ్ పద్ధతి ఒక్కటే నాకు శరణ్యం.

ఇహ మరి రెండు గంటలకు పైగా భూప్రదేశం నా కంటికి కనబడదు. నా మేప్ మీది నల్ల గీతే నాకాధారం. నీటికి పైగా పోతున్నప్పుడు కంపస్ ని ఉపయోగించడంలో నా శక్తి సామర్థ్యాలను నేనిప్పుడు తెలుసుకోవచ్చును. మెసాచు సెట్సు నుండి నో వ స్కో పి యా సుమారు 250 మైళ్ళుంది. న్యూఢ్యాండ్ లాండ్ నుండి నో వ స్కో పి యా కు సుమారు 2000 మైళ్ళుంది. నేను నో వ స్కో పి యా చేరుకునే సరికి ఎన్ని మైళ్ళు తప్పతానో దాన్ని 8 చేత గుణిస్తే, యూరప్ తీరం చేరుకునే సరికి ఫాన్స్ అన్ని మైళ్ళ దూరంలో ఉంటానని సుమారుగా తెలుస్తుంది. నో వ స్కో పి యా వద్ద 10 మైళ్ళు తప్పితే, ఐర్లాండ్ చేరుకునే సరికి 80 మైళ్ళు తప్పతాను.

పొంగుతున్న కెరటాలకు చేరువగా వెళ్ళాను. నీటిపైనున్న గాలి ఒత్తిడికి నా విమానం చక్కగా కుదుపు లేకుండా పోతోంది. ఇంకా కొంచెం కిందకు వెళ్ళాను. నీటిమట్టానికి నిలువెత్తు పైనున్నాను, హాయిగా కొన్ని మైళ్ళు అలా వెళ్ళాను. ఇంతలో ఒక చేపల పడవ నా ఎదుట రెక్కలకు దిగువగా కనబడింది. అప్పుడు తెలుసుకున్నాను - నీటిమట్టానికి ఎక్కువ ఎత్తులో లేనని. తెరచాప ఎత్తున కూడా లేను. ఎందుకైతే నా మంచిదని కొన్ని అడుగుల ఎత్తుకు పైకి పోయాను. పెరిస్కోప్ మీద నా కళ్ళను ఉపారుగా ఉంచాను.

10-52 అయింది. మూడు గంటలు గడిచాయి. గంటకు 16 కేలస్ల చొప్పున ఈ మూడు గంటలకి 300 పేన్ల పెట్రోల్ ఖర్చయింది. మొత్తంమీద ఒక పీసా పెట్రోల్ బరువు తగ్గింది. ఇంజన్ ని 1725 R. P. M. లో ఉండేటట్టు త్రాటిల్ని పెట్టాను. ముందుకు చూస్తూ కూర్చున్నాను. గాలివేగం తగ్గింది. విమాన వేగం 104 మైళ్ళుంది. నీటిపైనుండి కెరటాల చప్పుడు వినబడుతోంది. గాలి వాయవ్య మూలనుండి వీస్తోంది. అందుకని దిక్సూచిలో 5 డిగ్రీలు మార్చేటట్టు విమానాన్ని మరల్చాను. గాలి వాలుగా వీస్తోంది. ఇది శుభసూచకం కాదు.

మహాసముద్రం పైని హైప్రెషర్ ఉండడంవల్ల వెనుక గాలి ఉర్రడొచ్చునని ఊహించాను. గాలి తీరు చూస్తే, తుపాను రాకను హెచ్చరిస్తున్నట్టుంది. తుపాను రాదు కదా?

నేను కొద్దిగా అలసిపోయాను. తిమ్మిరెక్కీ, నా కాళ్ళు కొంచెం బిగుసుకున్నాయి. ఈ బాధ మూడు నాలుగు గంటలుంటుంది. ఇది నాకు అనుభవమే. మూడు నాలుగు గంటలు విమానంలో కూర్చుంటే, ఈ బాధ నాకు ప్రారంభమౌతుంది. అలా కదలకుండా ఏడు గంటలు కూర్చుంటే ఈ బాధ పోతుంది.

కొన్ని ఊణాలు ఒక చిన్న కునుకు తీస్తే? హాయిగా ఉండొచ్చు. ఈ సమయంలోనా? అసలు నిద్రని నా దగ్గరకు చేరనివ్వకూడదు. నా ప్రయాణంలో పదో వంతు కాలేదు. ఇది ఇంకా మొదటి రోజు మధ్యాహ్నం. ఈ రాత్రి గడవాలి. రేపు పగలంతా, రేపు రాత్రి పూర్తిగానో లేక అసంపూర్తిగానో మేల్కొని ఉండాలి. నిద్ర మాటే తల పెట్టకూడదు. నిద్ర పోకుండా నేనెంతకాలం ఉండగలను? నిన్న ఉదయం లేచినప్పటినుండి నేనింత వరకూ నిద్రపోలేదు. ఒక్క కునుకు పట్టేదో లేదో. అయినా అప్పుడే అలసిపోయానని అనుకున్నట్టు ఎవరికైనా తెలిస్తే నాకెంత చిన్నతనం!

‘విమానం బాగానే బయలుదేరింది. బాగానే వెళ్లింది. కాని, లిండ్ బర్క్ శ్రమకు తట్టుకోలేక పోయాడు,’ అని నలుగురూ అనుకోరూ? అనుకోవడమేమిటి? అలా అనుకుంటున్నట్టు ఇప్పుడే నా చెవులకు వినబడుతూ ఉంటే!

నా పక్కనే ఉన్న కాంటిన్ తీసుకుని, ఒక గుక్కెడు నీళ్ళు తాగాను. ఆ ప్రక్కనే నా నీటుకింద కాగితం సంచీలో అయిదు శాండ్ విచ్చెస్ ఉన్నాయి. కాని, నాకు ఆకలిగా లేదు. కడుపు ఖాళీగా ఉంటేనే సులువుగా మేల్కొని ఉండవచ్చు.

హాయిగా విశ్రాంతి తీసుకుంటూ కూర్చోవాలని ఉంది. కొంచెం ఎత్తుగా పోతే ఈ పడవల బాధ తప్పతుంది. రెండు మూడు వందల అడుగులు పైకి పోతాను. ఇప్పుడు 11 గంటలయింది. రేపు ఉదయాన్నే నిద్రాదేవి ఒక వనుగులా మీద పడుతుంది. దాని ముందు ఇప్పటి బాధ ఒక ఈగ వాలినంత ఉండదు. సేంట్ లూయి - చికాగోల మధ్య నేను టపా బట్వాడా చేస్తూ ఉండిన ఆ వేకువ జాముల్లో చిన్న కునుకు తీసేవాడ్ని. నిద్ర మత్తులో ఇంజన్ ఆపేసి, కాక్ పిట్ లో వాలి పోయాను. ‘ఆ పచ్చిక మైదానంలో కూలిపోకుండా నా అతిశయమే నన్ను కాపాడిందా? - అని నేనను

కుంటూ ఉంటాను, అయినా ఆ ఘడియలు వేరు. ఇప్పుడు కునుకు తీయడం చాలా ప్రమాదం. ప్రయాణం మొదట్లోనే నిద్రపోవడం గురించి ఆలోచించడమా ?

నేను కొంచెం ఉమారుగా ఉండాలి. నిద్రమత్తు రాకుండా చూసుకోవాలి. నా అరచేతిని దొప్పగా చేసి, బయటకు జాపి, గాలి నా మొహం మీదకు చల్లగా తగిలేటట్లు చేశాను. డాప్ బోర్డుని ఒకసారి పరిశీలించాను. ఏదో పని కల్పించుకుంటే నిద్రని మరచిపోవచ్చు. పెరిస్కోప్ బయటే ఉంది. దాన్ని తీసేస్తే గాలి ఒత్తిడి కొంచెం తగ్గుతుంది. దాని వల్ల రెండు మూడు గేలన్ల పెట్రోల్ కలిసి వస్తుంది. ప్రతి చిన్న విషయాన్నీ శ్రద్ధతో గమనించాలి. ఈ సూత్రాన్ని నేను అలవరచు కున్నాను. అత్యల్పం అని నేను దేన్నీ అశ్రద్ధ చేయలేదు. చాలా తేలిక జోళ్ళనే నేను విమానంలో వెళ్ళేటప్పుడు వేసుకుంటాను. వాటిని ప్రత్యేకంగా విమానయానం కోసమే తయారు చేయించాను. నా మేపుల్లోని అనవసరపు భాగాల్ని కత్తిరించి పా రేశాను. ఇలాంటప్పుడు ఒక ఔన్ను బరువు తగ్గినా తగ్గినట్టే.

ముందున ఏదో భూప్రదేశం ! పచ్చని పెద్ద ప్రదేశం !— ఆ వెనక్కు కొండలు ఆకాశంలోకి

చొచ్చుకు పోయాను...నోవస్కోషియా! టైమ్ 12-08 అయింది. తోవ తప్పకుండా ఎంత సరిగ్గా వచ్చాను! తీరం వస్తోందనగా పైకి 1000 అడుగుల ఎత్తుకి పోయాను. ఆ ఎత్తునుండి కష్టం లేకుండానే నా మేప్ లో కిందనున్న తీరాన్ని సరిచూసుకున్నాను. ఎడమ వైపున ఒక ద్వీపకల్పం ఉంది. కుడివైపు ఒక అగ్రం ఉంది! అంటే నేను సేంట్ మేరీ అఖాతపు ముందు భాగంలో ఉన్నానన్నమాట! నా తోవను తప్పి, 6 మైళ్ళు ఆగ్నేయంగా వచ్చాను. ఈ మేప్ మీద నా మార్గాన్ని గుర్తిస్తున్నప్పుడే అనుకున్నాను-ఒక 5 డిగ్రీలు ఇటూ అటూ తప్పినా ఫరవాలేదని. నేను ఇప్పుడు అంత మాత్రం కూడా తప్పలేదు. 2 డిగ్రీలే తప్పాను. నోవస్కోషియా దగ్గర 6 మైళ్ళు తప్పితే, ఐర్లాండ్ చేరేసరికి 50 మైళ్ళకన్నా ఎక్కువ తప్పిపోను. ఆ మాత్రంలో వెళ్ళ గల్గితే చాలు.

నేను బయలుదేరి 4 గంటల 19 నిమిషాలయింది. 440 మైళ్ళ దూరం వచ్చాను. అంటే గంటకు సరాసరి 102 మైళ్ళ వేగంతో విమానం నడుస్తోందన్నమాట. అడవులు, సరస్సులు, బురద నేలలు నా కిందనుండి పోతున్నాయి. తప్పని సరిగా నేనిప్పుడు దిగవలసి వస్తే, అనువైన ప్రదేశం ఏదీ లేదు. సరస్సులో దిగితే నా స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్

లూయి మునిగిపోతుంది. కాని, మంటలు రావు. అత్యవసరంలో బురద నేలల్లో దిగిపోతే ఏం అంత ఫరవా లేదు.

నాలుగేళ్ళ కిందట ఒక పాత జెన్నీ విమానంలో మిన్నెసోటా మీదుగా పోతున్నాను. మూడు సిలిండర్లు పని చేయలేదు. తప్పని సరిగా ఒక బురద నేలమీదకు దిగాను. స్పెడ్జర్ బాల్ వరకు చక్రాలు బురదలో కూరుకు పోయాయి. పొడుగైన గడ్డి గుబురు మధ్య తల కిందులుగా వేలాడుతున్నానని కొన్ని క్షణాలయిన తర్వాత తెలుసుకున్నాను. అప్పుడా జెన్నీలో పెట్రోల్ ఆట్రే లేదు. ఇప్పుడు 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లో?—చూసి చెప్తా—నాలుగున్నర గంట అయింది నేను బయలుదేరి. సుమారు 400 గేలన్ల పెట్రోల్ ఇంకా ఉంది—ఇప్పుడు నేలమీదే పడితే 'పెట్రోల్ టాంకులు తప్పకుండా పేల్తాయి. నిప్పు అంటుకోకుండా ఉంటే గుడ్డిలో మెల్ల అని సంతోషించాలి.

12-52 అయింది టైమ్. గాలి జోరుగా వీస్తోంది. అందుకని నా మార్గంనుండి 15 డిగ్రీలు మారాను. కిందనున్న కొండల్ని దాటి, పర్వతాల మీదికొచ్చాను. శాండ్ విచ్ఛెన్ మీదకు చేయ్వి వెళ్లింది. కాని, నాకు ఆకలిగా లేదు. భోజనం వేళ అయింది. అయినా ఆకలిగా లేనప్పుడు ఎందుకూ



ఉట్టినే తినడం? మంచి నీళ్ళు ఓ గ్లాసుడు తాగితే చాలు.

నీళ్ళకోసం కాంటిన్ తీస్తూండగా మేప్ కిటికీ వైపుకి జరిగింది; గాలిలో రెపరెపలాడింది. చట్టన వెనక్కు లాగాను, పారిస్ చేరే రహస్యం అంతా ఇందులోనే ఉంది. నా ప్రయాణానికి ప్రాణం ఇందులో ఉంది. ఇదిగాని కిటికీలోనుండి పిట్టలా ఎగిరిపోయిందంటే, ఇంటి ముఖం పట్టవలసిందే. 'తోవలో ఉన్నాను. విమానంలో కావలసినంత పెట్రోల్ ఉంది. డాష్ బోర్డులోని మీటర్లన్నీ సవ్యంగానే పని చేస్తున్నాయి. వాతావరణం అనుకూలంగా ఉంది. కాని, కిటికీలోనుండి పంట పిట్టలా ఎగిరిపోయింది!' ఎంత చక్కగా ఉంది! ఎంత గొప్ప వార్త! నలుగురూ ఏమనుకుంటారు?

నిర్మలాకాశంలోకి మేఘాలు చేరుకుంటున్నాయి. పెద్ద దూదిపింజలవంటి మేఘాలు సూర్యుణ్ణి కనబడకుండా దాచేస్తున్నాయి... గుంపులు గుంపులుగా చేరుకుంటున్నాయి. ఆ పై మేఘాలు వడివడిగా వస్తున్నాయి. ఉత్తర దిక్కున ఒక దట్టమైన మేఘం అడ్డుగా ఆవరించింది. రానున్న విపత్తును సూచిస్తున్నట్టు అది నల్లగా, భయంకరంగా ఉంది. దిబ్బండలంలో గాలివాన ప్రారంభమయినట్లు కనబడుతోంది. ఒక పక్క

నుండి అడ్డుగా గాలి వీస్తోంది. రాను రాను గాలి వేగం ఎక్కువయింది. నా మార్గంనుండి 25 డిగ్రీలు మారాను. కాని, భయంకరమైన తుపానును ఎదుర్కోక తప్పదన్నట్లు నా విమానం ముందుకు పోతోంది.

గాలి అల్లకల్లోలంగా ఉంది. రెక్కల కొనలు వంగి, రెపరెపలాడుతున్నాయి. కాక్పిట్ పక్కలకు అల్లలాడిపోతోంది. కిందకు, మీదకు ఎగురుతోంది. నేస్త్రీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను. ఇప్పుడు నా విమానం 500 ఫాన్లు చులకనపడింది. కాని, ఇంకా ఒక టన్ పెట్రోలు ట్యాంకులలో ఉంది. ఉన్న బరువు చాలా ఎక్కువే! ఒక్కసారి గాలి తీవ్రంగా వీస్తే, వద్దేనా ఒక చెక్క - విమానం లోడి-ఉడి పడొచ్చు. కుక్క ఎముకను నోటితో అందుకున్నట్లు నా విమానాన్ని ఈ తుపాను కబళించబోతున్నట్లు ఉంది. ఇంజన్ ని 1625 R. P. M. కి తగ్గించాను.

నాకిప్పుడో పేరాచూట్ ఉంటే ? కాని, అది ఉండకూడదని నే నిదివరకే నిశ్చయించుకున్నాను. విమానంలో 20 ఫాన్ల బరువును అదే ఆక్రమిస్తుంది. దానికి బదులు 20 నిమిషాలకు సరిపోయే పెట్రోల్ ను ఇప్పుడు తీసుకెళ్తున్నాను. ఇప్పుడో రెక్క విరిగితే ఆ పేరాచూట్ ఎంతో

సహాయపడుతుంది. ఇప్పుడు నేనున్నది 1500 అడుగుల ఎత్తు మాత్రమే.

తన నేషనల్ గార్డ్ జెన్నీ విమానం రెక్క విరిగినప్పుడు లెఫ్ట్ నెంట్ స్క్రిత్ ఉన్నంత ఎత్తులో కూడా నేను ఇప్పుడు లేను. అతను విమానం లోంచి బయటకు రాలేకపోయాడు. ఆ విమానం కూలినప్పుడు ఫీల్డ్ ఆఫీసర్లలో నేనే పెద్దవాణ్ణి. అందువల్ల ఆ విమానంమీద నేనే పెత్తనం వహించవలసి వచ్చింది. నేనతని కళేబరం చూడ్డానికి వెళ్ళేసరికి పేరాచూట్ ఫ్యూస్ లేజ్ లోనుంచి బయటపడి ఉంది. దాని తాడు లోపలే ఉంది. అతని పాదం ఒకటి ఒక ఇనుప కట్టుకీ, ఫ్యూస్ లేజ్ కీ మధ్య బిగించినట్టు నలిగిపోయింది. నిరాశతోనే తన ప్రాణాలకోసం పేరాచూట్ తో గెంతాలని ప్రయత్నించినట్టు కన్నడుతోంది. అతనితో కూడా ఉన్నవాడు 800 అ. ఎత్తునుండే పేరాచూట్ పట్టుకుని, గెంతేశాడు. అతని ఆకారం గాలిలో ప్రయాణం చేయడం నేను చూశాను గాని, పేరాచూట్ విడినట్టు లేదు. జొన్న చేనులో పడి, రబ్బర్ బంతిలా అతను 6 అడుగులు మళ్ళీ పైకి ఎగిరాడు.

అడ్డులేని కాక్ పిట్ లో ఉండి, వాళ్ళు పేరాచూట్ తో ప్రాణాలు దక్కించుకోలేక పోయారు. నా విమానం రెక్క ఊడితే ఆ జెన్నీ కన్నా వేగం

గానే కింద పడుతుంది. అన్నీ ఆలోచిస్తే నెను పేరాచూట్ లేకుండా బయలుదేరడమే మంచి డనిపిస్తోంది...అయినా ఇప్పుడు నాకో పేరా చూట్ ఉంటేనే బాగుండును. తర్కవితర్కాలతో ఏం లాభం? విమానం విరిగితే ఇప్పుడేం జరుగు తుందో నేను ఊహించకుండా ఉండడానికి అవి సన్ను మరపించ లేవు - శరీరానికి ఒక కుదుపు, మెదడుకో అదురు. ఒకసారి నేను నడిపిస్తున్న విమానం రెక్క విరిగింది. ఆ ముచ్చట నేను ఆర్మీ ఏర్ సర్వీస్ లో శిక్షణ పొందుతున్నప్పుడు జరిగింది. శత్రువులను తరిమే శిక్షణలో మా SE 5- స్కాడ్రన్ 'శత్రువుల' పైని కిందకు కెర్నీ ఫీల్డ్ చేరువలో ఒక్కసారి మీదనుండి దిగాం. ఆకా శంలో పై నే ఉన్నామనుకుని స్టిక్ ని వెనక్కు లాగి, ఎడమ రడర్ని తన్నాను.

అంతే! వెంటనే ఏదో లోహం ముక్క విరిగిన శబ్దం వినబడింది. కాక్ పిట్ చట్రానికి నా తల కొట్టుకుంది. బండి చక్రంలా నా విమానం గాలిలో తిరిగింది. గబాలున త్రాటిల్ మూసేశాను. నా విమానం పక్కకు తిరిగి, 12 అడుగుల దూరంలో ఉన్న మేక్ ఎల్లిస్టర్ విమానాన్ని గుద్దుకుంది. దీని రెక్క, దాని రెక్క ఒక - దానిలో ఒకటి చొచ్చుకుపోయాయి.

మేక్ ఎల్లిస్టర్ శేఫీ బెల్టును పెట్టుకుంటూ  
 సగం లేవడం చూశాను. గాలిలో మేమిద్దరం  
 విమానాల్లో ఉండే గిరగిర తిరిగాం. విరిగిన రెక్క  
 లోని ముక్క ఒకటి నా హెల్ మెట్ మీద టప  
 టప కొట్టడం మొదలెట్టింది. మా విమానాలు  
 గాలి చక్రాలాగ తిరిగాయి. నా పాదాల్ని చక్రా  
 నికి తన్ని పెట్టి, గాలిలోకి వెవకనుండి గెంతేశాను.

నా పక్కనుండే మా విమానాలు జంటగా  
 కిందకు దూసుకుని పడుతూండగా నా పేరాచూట్  
 పువ్వులా విడిచింది. మేక్ ఎల్లిస్టర్ ఊగిసలాడుతూ  
 దిగాడు. ఇద్దరం భద్రంగా పొలాల్లో దిగాం. ఆ  
 రోజున నా దగ్గర పేరాచూట్ లేకపోతే! అరలు  
 అంత పనీ జరిగేది. మా ముందు శిక్షణ పొందిన  
 వారికి అన్ని పరికరాలు లేవట! పేరాచూట్స్ తో  
 వెళ్లిన జట్టు మాదే. ఒక సంవత్సరం ముందుగా  
 ఆ శిక్షణకు నేను వెళ్ళి ఉంటే—ఈనాడు ఈ విమా  
 నంలో - రెక్కలు ఊడి పోతాయేమో అన్నట్టు  
 వస్తున్న ఈ తుపానులో, ఈ నోవస్కోషియా  
 పైన ఎగురుతూ ఉండేవాడే కాను.

[చాలా గంటలు నిద్రలేక పోవడంవల్ల ఆ యువక వైమానికుడిమీద నిద్రాదేవి తన ప్రభావాన్ని చూపిస్తుంది. వెండిలా మెరుస్తున్న ఆ విమానం స్యూఫౌండ్ లాండ్ దాటేసరికి చీకట్లు ఆవరించాయి. అమెరికా, యూరప్ ఖండాల మధ్య ఆ సముద్రంమీద ప్రచండమైన తుపాను చెలరేగింది. ధైర్యం తుపాను ఎదుర్కోడానికి ఆ యువక వైమానికుడు ప్రయత్నిస్తూ న్నాడే కాని, అలసట అతన్ని కృంగదీస్తోంది. తెల్ల వారడానికి ఇంకా చాలా కాలం ఉంది.]

మొదట వీచిన గాలి అంత ఉద్ధృతంగా లేదని అ వర్షపు జడిని బట్టి తెలిసింది. నోవస్కోషియా లోని కొండలు, సరస్సులు పచ్చని తెరవెనుక ఉన్నట్టు కనిపిస్తున్నాయి. గాలి మళ్ళీ ఎక్కువయింది. ఆకాశంలో నల్లటి మేఘాలు ఆవరించి, అంతా చీకటిమయం చేశాయి. వర్షం కూడా ఎక్కువయింది. కిందనున్న చెట్లూ, చేమలూ, కొండలూ మెరుపు వెలుగులో ధగధగ ప్రకాశిస్తున్నాయి. గాలి వేగం హెచ్చి, విమానాన్ని కుదిపేస్తోంది. స్పీడ్ కొంచెం తగ్గించాను.

ఆ భయంకర తుపానులో విమానాన్ని తూర్పు దిక్కుకు మళ్ళించి, ప్రయాణం సాగించాను. మేఘాలను చీల్చుకుంటూ విమానం వెళుతోంది.

వర్షం జల్లు కాక్‌పిట్‌లో పడి, తెరచిన మేప్‌ని తడిపేస్తోంది... మేఘాల మధ్యనుండి అప్పుడప్పుడు నేల కనిపిస్తోంది. విమానం కొంచెం దిగువగానే వెళ్తోంది. కొండలొయల్లోనుండి విమానం రోద ప్రతిధ్వనిస్తోంది. మేఘాలలోనుండి వెళ్తున్నప్పుడు 'సేంట్ లూయి' లోని మేగ్నెటోలను పరీక్షించడానికి నాకు ధైర్యం చాలేదు. గాలిపాటు నిమిష నిమిషానికీ దిక్కు మారుతోంది. చివరకు వాయవ్య దిక్కుగా తిరిగి, నెమ్మదిగా గాలి తగ్గుముఖం పట్టింది. అది శుభసూచకమే. తుపాను క్రమంగా తగ్గింది.

1-52 అయింది. ఆరు గంటల క్రితం లాంగ్ ఐలెండ్‌లోని రూజ్‌వెల్ట్ ఫీల్డ్‌నించి బయలుదేరానన్నమాట. నా లాంగ్‌షీట్‌లో మరి కొన్ని వివరాలు రాసుకోవాలి.

విమానం 61 డిగ్రీల మార్గంలో వెళ్తోంది. దానికి 23 డిగ్రీలు వెస్ట్ వేరియేషన్ కల్పితే, మొత్తం మేగ్నెటిక్ కోర్స్ 84 డిగ్రీలు. దిక్కుచి కదలలేదు. విమానం ఎంత ఎత్తులో ఉండో, గాలి ఒత్తిడి మొదలయిన విషయాలను నా డాష్ బోర్డ్ చూసి, పరికరాల ఆధారంతో నోట్ చేసుకున్నాను.

600 మైళ్ళు వెనక్కు వెళ్ళాయి. ఇంకా 3000 మైళ్ళు ముందుకి వెళ్ళాలి. ఆ తర్వాత పారిస్. నా

తల వేడక్కిపోయింది. చాలా అలసిపోయాను. విమానం గాలి దెబ్బకి కటకటలాడింది. వచ్చిందానికి రెండింతలు వేగంతో వెళ్తే గమ్యస్థానం చేరవచ్చు. కాని, గత రాత్రి నిద్ర లేకపోవడంవల్ల చాలా అలసటగా ఉంది. ముప్పై గంటలయింది నిద్రపోయి, ఇంకో ముప్పై గంటలయితేగాని, పారిస్ చేరను. అంతవరకు మెలకువతో ఉండాలి. ఉన్నానా - పారిస్ చేరానన్నమాట !

నిర్మానుష్యమైన అడవి ప్రాంతంపైనుండి నేనిప్పుడు పోతున్నాను. కొండలు, లోయలు, అడవులు. లోయల్లో అనేక రకాల చెట్లున్నాయి. మధ్య మధ్య సరస్సులు, రొంపినేలలు. రకరకాల పక్షులు ఆ ప్రదేశాల్లోనుండి విమానాన్ని చూసి జడిసి, దూరంగా ఎగిరిపోతున్నాయి...మా తాతయ్య స్విడెన్ నుంచి అమెరికా వలస వచ్చినప్పుడు ఇలాంటి ప్రదేశాన్నే తనకోసం చూసుకుని ఉండాలి. మా నాన్న అప్పటికి బొత్తిగా చిన్నవాడు, పసికందు. అలా పశ్చిమంగా వెళ్లి, కొత్తరాష్ట్రమైన మిన్నెసోటాలో స్థావరం ఏర్పరచుకున్నారు మా తాత గారు.

నాన్న పెద్ద వాడవగానే కుటుంబ భారం ఆయన నెత్తిమీద పడింది. ఆయన చిన్నతనం తల్చుకుంటే నాకేదో చెప్పలేని ఆనందం.



నాపైన మేఘాలు పొరపొరలుగా ఉన్నాయి. కింద నేలంతా మంచుతో కప్పబడిపోయింది. పర్వత శిఖరాలు వెన్నముద్దలాగ కనిపిస్తున్నాయి. అలా కిందకు చూస్తూంటే నాకెంతో ఆహ్లాదంగా ఉంది. 1000 మైళ్ళవరకు నాతోన ఉత్తరముఖంగా ఉంది. ఈ పొగమంచువల్ల నా తోవను కొద్దిగా తప్పవలసి వచ్చింది. కాని, న్యూఘాండ్ లాండ్ చేరే లోపల మళ్ళీ సరైన మార్గానికి రావడానికి కావలసినంత పైముంది.

మార్గం సరైనదో, లేదోనని బోర్డ్ లోని అద్దం వైపు చూశాను. లిక్విడ్ కంపస్ వేగంగా కదులు తోంది. లాంగ్ ఐలండ్ లోని హేంగర్లో దాన్ని అమర్చిననాడు దానితో అద్దం కావలసి వచ్చింది. ఏం చేయడానికి మాకు తోచలేదు. దూరంగా హేంగర్ గేట్ లోనుండి మమ్మల్ని చూస్తున్న ఓ అమ్మాయి తన సంచీలోనుండి అద్దాన్ని తీసి ఇచ్చింది. ఆ అమ్మాయికి మేం థాంక్స్ చెప్పి, జిగురుతో దాన్ని మా ఇన్ స్ట్రుమెంటు బోర్డ్ కు అంటించాం. ఆ తర్వాత ఆ అమ్మాయి నాకు మళ్ళీ కనబడలేదు. తన అద్దం పారిన చేరే అవకాశం ఉందని అనుకుని ఉంటుందా ఆ అమ్మాయి? పైకి తీస్తున్నప్పుడే నేను కూలిపోతాననో, నడి

సముద్రంపై న అలసిపోయి కూలిపోతాననో అనుకుని ఉండాలి.

పారిస్ ప్రయాణం ఎన్ని గంటలు పడుతుంది? నేనున్న ఈ 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లోనుండి నా పారిస్ ప్రయాణాన్ని గంటల్లో కొలవడానికి వీలులేకుండా ఉంది. ప్రయాణం కొన్ని యుగాలు పట్టేటట్లు ఉంది.

కేప్ బ్రిటన్ ద్వీప తీరం ఆగ్నేయంగా తిరగడంతో నేను మళ్ళీ మహాసముద్రం పైనుండి పోతున్నాను. న్యూఫౌండ్లాండ్ 200 మైళ్ళుంది. దాని తర్వాత మళ్ళీ అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం.

నా మార్గంపైపు నేనిక మరలాలి. కాని, నాకు సేంట్ జాన్ పట్నం మీదుగా వెళ్లాలని పించింది. నా మార్గంలోనుండి ఇప్పుడు కొద్దిగా మారితే చాలు. అక్కడ ఎవరో ఒకరు చూసి, వాళ్ళ పట్నంమీదుగా వెళ్ళానని వార్తపంపిస్తారు.

ఆ రాత్రంతా కష్టపడి, నేను లాంగ్ ఐలండ్ నుండి అమెరికాను వదిలిపెట్టడానికి సహాయపడ్డ నా మిత్రులు ఈ వార్త విని, ఎంతో సంతోషిస్తారు. న్యూఫౌండ్లాండ్ వెళ్ళేసరికి 7-20 అవుతుంది. మూడు వందల మైళ్ళు వెళ్లాలి.

అతి తక్కువ కాలంలో నా విమానాన్ని నిర్మించిన శాన్ డిగోలోని పనివాళ్ళు, నాకు ధనసహాయం

చేసిన నా సేంట్ లూయి మిత్రులు నేను అమెరికా విడిచి పెట్టిన తర్వాత సుఖంగా ప్రయాణం చేస్తున్నాననే వార్త తెలుసుకోవాలని ఆతరుతగా ఊటారు అమ్మ డ్రేటోయిట్ లో కెమిస్ట్రీ అధ్యాపకురాలు. ఆవిడ మనస్సంతా ఎంత ప్రయత్నించినా పిల్లలకు చెప్పే పాఠాలమీద కాకుండా సాన్స్ అభిముఖంగా ప్రయాణం చేస్తూన్న నా మీదే ఉంటుంది. ఐదున్నర సంవత్సరాల కిందట కాలేజీ చదువు మానేసి, వైమానిక శిక్షణకు వెళ్తానని అమ్మతో చెప్పాను. “నిజంగా వైమానికుడు కావాలని ఉంటే తప్పకుండా చేరు. నీ కాళ్ళమీద నువ్వు నిలబడ్డం ఎప్పుడూ మంచిదే. నేను నీకు అడ్డు చెప్పకూడదు,” అని నన్ను ప్రోత్సహించింది. అమ్మకు నా క్షేమ సమాచారం తెలిస్తే ఆమె ఎంత ఆనందిస్తుందో నాకు తెలుసు.

ఇందుకోసమని నేను పక్కదారి పడితే ప్రాణాపాయం రావచ్చు. ఇప్పటికే పెట్రోల్ ను అదనంగా ఖర్చుచేశాను. సేంట్ జాన్ పట్నం మీదుగా వెళితే మరి కొంచెం పెట్రోల్ ఎక్కువ ఖర్చవుతుంది. యూరప్ దేశ ప్రాంతాల్లో ఒక వేళ ఎదురు గాలి, తుపాను, పొగమంచు వస్తే వాటిని ఎదుర్కోడానికి పెట్రోల్ లోని ప్రతి చుక్కనీ జాగ్రత్తగా వాడాలి. దిక్కుచి సరి చేసి నా విమానాన్ని

దక్షిణంవైపు తిప్పాను. ఆకాశం నీలంగా ఉంది. మీటర్లన్నీ సవ్యంగా పని చేస్తున్నాయి.

ఒకసారి ఒళ్ళు విరుకుని, సమంగా కూర్చున్నాను. నిద్ర ముంచుకు వస్తోంది. కాని, నాలో నుండి ఏదో శక్తి ప్రతి నిమిషం నిద్రను ప్రతిఘటించి, ఓ నూతన శక్తి నిస్తోంది. మెదడు సరిగ్గా పని చేయడం మొదలెట్టింది.

నోవస్కోషియా మీదుగా ఎగురుతున్నప్పుడు నాకు బడలిక అనిపించ లేదు. తుపాను, గాలి, మేఘాలు, సరస్సులు, కొండలు ఎన్నో ఫిల్మ్ రీల్ లాగ నా బుర్రలో గిరున తిరుగుతున్నాయి.

నా కళ్ళు నిద్రలేక, తడి ఆరి, ఎర్రటి బొమ్మ రాళ్లలా ఉన్నాయి. ఏదో కొండంత బరువు కను రెప్పలమీద ఉన్నట్టుంది. కళ్ళు తెరవడానికి శక్తి చాలడం లేదు; మూతలు పడి పోతున్నాయి. ఒక కంటితో నిద్రపోవాలని ప్రయత్నించాను. లాభం లేకపోయింది. మానవుణ్ణి నిద్ర శాశ్వతంగా జయించగలదు ! నా మనస్సు పట్టు తప్పింది.

సూర్యుడ స్తమించాడు. లోకాన్ని చీకటి ఆవరించింది. నేను నిద్రను తట్టుకోలేకుండా ఉండే సితిలో రాత్రి కూడా ఎలా గడుస్తుంది ? రేపు సూర్యోదయం చూడగలనా ?

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సెంట్ లూయి'ని 300 అడుగులు పైకి తీసుకువెళ్లాను. శరీరాన్నీ, మనస్సునీ నా అదుపులో ఇప్పుడు పెట్టుకున్నాను. పారిస్ చేరడానికి ఇంకా చాలా సముద్ర భాగాన్ని దాటాలి. లబూర్ యొక్క విమానాశ్రయంలో దిగాక, హాయిగా నిద్రపోవచ్చును...

కీళ్ళలో బాధలు బయల్దేరాయి. అది కూడా నా మంచికే. నిద్రనుండి నన్నవి మరపిస్తున్నాయి. ఈ కాక్‌పిట్‌లో మెలకువగా ఇంత కాలం ఉండడానికి మనోబలం చాలా అవసరం. మనోబలం సాధించలేని కార్యం ఏముంది?

ఓసారి, మిన్నెసోటాలో మంచు తుపాను నన్ను ఎదుర్కొంది. అప్పుడు నాకు 17 ఏళ్ళు. పాలను పితికే యంత్రాలు, ఇంజన్లు మొదలయినవి అమ్మేవాణ్ణి. చిన్న గుఱ్ఱంమీద వెళ్లి, సాయంత్రమయ్యే సరికి ఇంటికి చాలా దూరంలో ఉండేవాణ్ణి. మంచు తుపాన్‌లో ఇరుక్కుని, ఇల్లు చేరుకునే సరికి అర్ధరాత్రి కూడా అయ్యేది.

అరే! నా మనస్సెక్కడికో పోతోంది. నేనిప్పుడు మిన్నెసోటాలో లేను; న్యూ ఘాండ్ లాండ్ చేరుతున్న విమానంలో ఉన్నాను. 800 మైళ్ళు ముందుకొచ్చాను అని సంతోషించనా! విశ్రాంతినిచ్చే ఆలోచనలు చేయకుండా ఉండాలి.

రాబోయే ఆపదలను తట్టుకోవడం గురించి ఆలోచించాలి.

విమాన చోదనంలో అనుభవజ్ఞుల సలహాలను పాటించాలి. నక్షత్రాల ఉనికి గమనించాలి. బడలికను తట్టుకుని, యంత్రాలను అదుపులో ఉంచుకోవడం ముఖ్యం. ప్రాణాన్ని కాపాడే వస్తువులు—పేరాచూట్, సెక్స్‌టెంట్, రేడియో మొదలయినవి తీసుకెళ్లాలి. నీటిలో తేలడానికి ఓ రబ్బరు పడవ కావాలి. ఈ జాగ్రత్తలను తీసుకోవాలి. తీసుకున్నాను.

నా మనస్సులో అనేక ఆలోచనలు జొరబడ్డాయి. దారి తప్పితే ఏ ఇంగ్లాండ్, ఇంగ్లీష్ ఛానల్ తగలవచ్చుననుకున్నాను. ఐర్లండ్‌లోని ఆకుపచ్చని పర్వతాలు జ్ఞాపకమొచ్చాయి నాకు. శాన్ డిగోలో ఉన్నప్పుడే నాకు అవి జ్ఞాపకమొచ్చాయి. కార్నెవాల్ శిఖరం, పక్కనుండే లోయ విమానంలోనుంచి చూడ తగ్గవి. ఫ్రెంచి తీరం క్రిందుగా ఉంటుంది. స్పెయిన్ కూడా అంతే. యూరప్ అంతా మంచులో మునిగిపోతే రాత్రి అక్కడ దిగడం ఎలాగ? తెల్లవారితేగాని దిగడం సాధ్యపడదు.

మళ్ళీ కాక్‌పిట్‌లోని దిక్కుచి సరిగా పని చేయడం మానేసింది. దిక్కుచి ముల్లు 10 డిగ్రీలు

కుడివేపు తిరిగింది. దానిని సరిచేయడానికి కొంత ప్రయాసపడ్డాను.

దిక్కుచిని సరైన స్థితిలోకి తెచ్చి, దిగంచ లాన్ని చూస్తూ, నిదానంగా విమానాన్ని పోని చ్చాను. కింద సముద్రం తెల్లగా మారింది! కాదు, నేనప్పుడే సముద్రం దాటి, మంచుప్రదేశం పైన ఎగురుతున్నాను. పెట్రోల్ టాంక్స్‌ని ఒకసారి చూసుకున్నాను.

గడియారంలో 4-52 అయింది. 9 గంటలసేపు పెట్రోల్ కాలింది. అంటే 800 పౌండ్లు బరువు తగ్గింది. విమానం ఇప్పుడు కాస్త తేలిగ్గా ఉంది.

నా అదృష్టదేవత నన్ను పారిస్ తీసుకువెళు తుందనే నా దృఢనమ్మకం. ఒకవేళ ఇక్కడ ఇంజన్ పాడయితే, మనోహరమైన ఈ మంచు శిఖరాలపైన పడి, హాయిగా ప్రాణం విడుస్తాను. పెట్రోల్‌వల్ల విమానం యావత్తు అంటుకుని మంటలు లేస్తే, అదే నాకు చితిగా ఏర్పడుతుంది. సురక్షితంగా భూమిని చేరితే, ఈ విమానం నాకు ఇల్లువుతుంది. రబ్బర్ పడవలో 100 మైళ్ళ దూరంలోనున్న న్యూ ఫౌండ్‌లాండ్ సులభంగా చేరుకోగలను.

విమాన ప్రయాణంవల్ల నాకెంతో మానసి కానందం కలుగుతుంది. భూమిపైనుండే వస్తువుల

కన్నా ఆకాశంలోని మేఘాలు, నక్షత్రాలు, సూర్య, చంద్రులు నన్ను ఎక్కువగా ఆకర్షిస్తున్నాయి.

విస్కాన్సిన్ యూనివర్సిటీలో నేను ఇంజనీరింగ్ చదువుతున్నప్పుడు వైమానికుణ్ణి కావాలని కలలు కన్నాను. అప్పుడు నా వయస్సు 25 ఏళ్ళు. మొదటిసారిగా నేను 1922, ఏప్రిల్ 9 వ తేదీని లింకన్ (నెబ్రాస్కా)లో విమానం ఎక్కాను. ఆటోటిమ్ ఆ విమానాన్ని నడిపాడు. చెవులు బద్దలయేటట్టు రొద చేస్తూ పైకి లేచింది. విమానం మధ్య ఆకాశంలోకి వెళ్ళేసరికి నేను మరో లోకానికి వెళ్ళినట్టు అనిపించింది. అప్పుడు నేను అనుభవించిన ఆ విచిత్ర ఆనందాన్ని వర్ణించడం నా తరం కాదు.

నెబ్రాస్కా ఏర్క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్లో నేనొకడే శిక్షణకు చేరాను. 8 గంటలసేపు విమానం నడపడం నేర్చుకున్నాను. విమానం ఒక వేళ చెడిపోతే దానికి డబ్బు కట్టవలసి ఉంటుందనీ, అందుకు బాండ్ రాసిమ్మనీ కార్పొరేషన్ అడిగింది. కాని, నాదగ్గర అంత డబ్బెక్కడ ఉంది? వారానికి 15 డాలర్ల వేతనంమీద ఆ ఏర్క్రాఫ్ట్ ఫాక్టరీలో పనికి చేరాను.

లింకన్ నగరానికి పేరాచూట్ తయారు చేసే చార్జ్ హార్డెన్ అనే ఆయన వచ్చాడు. అతనితో



స్నేహం కలసిన తర్వాత ఎగిరే విమానంలోనుంచి పేరాచూట్ సహాయంతో కిందకు దూకడం నేర్చుకున్నాను. నేను అలా దూకడం అనేకమందికి ఆనందాశ్చర్యాలుగా ఉండేది.

నేను ఇప్పుడు ఏమాత్రం పొరపాటు చేసినా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' దారి తప్పుతుంది. అందువల్ల దిక్కుచిని మళ్ళీ సరిచేసుకున్నాను.

పేరాచూట్స్ ను ఉపయోగించడం, విమానాలను చిత్రగతులలో నడపడం మొదలయిన ప్రదర్శనాలు అక్కడక్కడ దేశంలో జరుగుతుండేవి. ఆ ప్రదర్శనాలలో నేనూ పాల్గొనేవాణ్ణి.

నా 'సేంట్ లూయి' జోరుగా పోతోంది. ఫ్రెంచివారి ద్వీపాలు కొంచెం ఎగువలో కనిపిస్తున్నాయి. మెక్సికన్, పెరీ ద్వీపాలుకాబోలు అవి. న్యూఘాండ్ లాండ్ మీది పర్వతాలు కూడా కనబడుతున్నాయి.

బ్యూరిన్ ద్వీపకల్పం ముప్పై మైళ్ళలో ఉంది. ఆ ప్రాంతం అంతా కొండలు, లోయలు, అఖిలాటాలు. సంగెర్సర్, కోలీలు ఈ ప్రాంతంలోనే కూలిపోయి ఉంటారు ; పారిస్ - న్యూయార్క్ విమానయానానికి వాళ్ళు ఆహుతయి, అప్పుడే వన్నెండు రోజులయింది.

‘ఆవ్లాన్ ద్వీపకల్పం వస్తోంది. వైకి పోవాలి. జాక్ పర్వతాలు సంధ్యకాంతిలో మెరుస్తున్నాయి. నా ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ పర్వతాలను తప్పించుకుని, గడ్డలా ఎగురుతోంది.

పదకొండు గంటల్లో రమారమి 1100 మైళ్ళు ఎగిరి వచ్చాను. సేంట్ జాన్ పట్నంమీదనుంచి వెళ్తున్నాను. హార్బర్ చాలా దిగువను ఉంది. ఇళ్ళు చదునుగా కనిపిస్తున్నాయి. పల్లెవాళ్ళ పడవలు అలలమీద ఆడుతున్నాయి. ఈ పట్నం అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి సింహద్వారం.

ఇక్కడికి ఐర్లాండ్ 2000 మైళ్ళు. ఇక్కడనుంచి అట్లాంటిక్ మహాసముద్ర ప్రభావం ఎక్కువ: గాలి పడమటనుండి వీస్తోంది. ఈ రాత్రి గడిస్తే చాలు; తెల్లవారే సరికి భూప్రదేశంపై న ఉంటాను. దిక్కుచిని సరిచూసుకున్నాను. నా ప్రయాణం అలా సాగుతోంది.

[ఆ యువక వైమానికుడు చాలా అలసిపోవడం మూలాన్ని అతని జ్ఞాపకశక్తి సన్నగిల్లింది. కళ్ళు మూతలు పడుతున్నాయి. నిద్రమత్తులో తుపాను బారినుండి తప్పించుకోడానికి ఆకాశంలోకి ఇంకా వైపైకి తన విమానాన్ని తీసుకు పోయాడు. అక్కడ అతని శరీరం మంచుగడ్డలా బిగుసుకుపోవడం గుర్తించాడు. విమానం రెక్కలమీద మంచు పేరుకుంటోంది. తన ఫ్లాష్ లైట్ సహాయంతో అంతా చూశాడు. పారిస్ ఇంకా 2,000 మైళ్ళుంది.]

గడియారంలో సెకండ్లు, నిమిషాలు, గంటలు తిరిగిపోతున్నాయి. నా మనస్సులో కూడా ఆలోచనలు ఫిల్టర్ రీల్ లా తిరుగుతున్నాయి. న్యూఢాండ్ లాండ్ మీదనుంచి దట్టమైన పొగమంచు పైకి లేచింది. విమానాన్ని ఇంకా ఎత్తుగా పోనిచ్చాను.

ఆకాశంలో పడమటి దిక్కున చిత్రకారుడు తన కుంచెతో ఏవో రంగులు వేసినట్టుంది. ఇప్పటికే 12 గంటలు ప్రయాణం చేశాను. న్యూయార్క్ నగరం 1200 మైళ్ళు వెనుక ఉంది, పారిస్ ఇంకా 2400 మైళ్ళు ముందు ఉంది. 24 గంటల్లో అక్కడికి చేరగలను. పరికరాలన్నీ సరిగ్గా పనిచేస్తున్నాయి. ఇంజన్ మునుపటికన్నా సున్నితంగా, సక్రమంగా పని చేస్తోంది. పెట్రోల్ అదో విధంగా వాసన వేస్తోంది.

నా చుట్టూ మంచు తెరలు ఇంకా చిక్కగా అల్లుకుపోయాయి. నక్షత్రాలు కనబడ్డం లేదు. వెంటనే విమానాన్ని ఇంకో 800 అడుగులు పైకి తీసుకెళ్లాను. ఇప్పుడు నేను భూమికి 5000 అడుగుల ఎత్తున ఉన్నాను. ఆ మంచు పొర చాలా దట్టంగా ఉంది.

చాలా చీకటిగా ఉంది. నా గడియారంలో న్యూయార్క్ - టైమ్ ప్రకారం 8-35 అయింది. డాష్ బోర్డ్ లోనుండి మీటర్లు గుడ్ల గూబలాగ వాటి ఫ్లూరోసెంట్ అంకెలతో నన్ను చూస్తున్నాయి.

నేను బయలుదేరే ముందు 'ఉత్తర అట్లాంటిక్ ప్రాంతంలో తుపాను రాబోతుంది' అని ప్రకటించబడింది. కాని, తుపాను అంత ఉద్భృతంగా లేదు. మేఘాలకు పైగా పోతే ఏ భయమూ లేదు. ఆకాశంలోని నక్షత్రాలను, విమానంలోని దిక్కుచిని జాగ్రత్తగా గమనిస్తూ, 'సేంట్ లూయి'లో వేగంగా పోతున్నాను.

ఓ పక్కనుండి నిద్ర నన్ను కృంగదీస్తోంది. చేతులూ, కాళ్ళూ విమానంలో ఏవో యంత్ర భాగాలై నట్టు అనిపిస్తోంది. మీటర్ల వెనుకనున్న లైట్లనుండి వచ్చే కిరణాలు కళ్ళల్లో సూదుల్లాగ

గుచ్చుకుంటున్నాయి.....ఈ అనంతాకాశంలో  
నేనూ, నా విమానం ఎన్నో వంతు ?

నిన్న పొద్దున గార్డెన్ సిటీ హోటల్లో హాయిగా  
విశ్రాంతి తీసుకున్నాను. కాని, నిన్న రాత్రంతా  
నిద్ర లేకుండా ఏవో ఆలోచనలతోటీ, ఏదో  
ఆవేదనతోటీ గడచింది...నక్షత్రాలు మసగ్గా  
కనబడుతున్నాయి. వెంటనే త్రాటిల్ తెరచి,  
1700 R. P. M. కి వేగం హెచ్చించాను. విమా  
నాన్ని ఇంకా పైకి పోనిచ్చాను. మంచు పొరకు  
పైగా పోయాను. నక్షత్రాలు మెరుస్తూ, స్పష్టంగా  
కనబడుతున్నాయి.

లాగ్ షీట్ పై...దిక్కుచి 89 డిగ్రీలు, వేగం  
గంటకి 85 మైళ్ళు, ఎత్తు 9,300 అడుగులు...మొద  
లయిన వివరాలు ఎక్కించాను. లాగ్ షీట్ పక్కను  
పెట్టి, ఎలక్ట్రిక్ లైట్ ఆర్పేశాను. పైన నక్ష  
త్రాలు బాగా ప్రకాశిస్తున్నాయి. కాని, మేఘాలు  
కిందనుండి పైకి పెల్లుబుకుతున్నాయి. నేను ఇంకా  
పైకి పోవాలి. పైపైకి వెళ్తున్నాను.

ఇంకో పెద్ద తుపాను ఎదురయ్యే సూచనలు  
కనబడుతున్నాయి. రాబోయే తుపాను ఎలాం  
టిదో? ఆ మేఘాలను తప్పించుకోడానికి ఇంకా  
పైకి వెళ్ళగలనో, లేదో? 15,000 అడుగులకు పైగా  
వెళ్తు అక్కడ గాలి స్తంభించిపోయి ఉంటుంది.

ప్రాణవాయువు ఉండదు, ఊపిరి అందదు, ఏమైనా సరే—తుపాను, మేఘాలను చీల్చుకుంటూ కొంచెం దిగువగానే వెళ్తాను.

ముందుకు పురోగమిస్తోంది 'సేంట్ లూయి'. మహాపర్వతాలవంటి సల్లటి మేఘాలు నా విమానాన్ని చుట్టుముట్టాయి. మేఘాల్లో ఇంతటి భయంకర మేఘాలుంటాయా! నేనిదివరకు ఎన్నడూ ఇలాంటి భీకరమయిన వాటిని చూడలేదు. నాకు వేరే గత్యంతరం లేదు. ఎదుర్కోక తప్పదు. ఏమైనా సరే - ధైర్యంగా ఎదుర్కొంటాను.

అబ్బా! చలి చాలా ఎక్కువగా ఉండే! ఊలు చొక్కాను గుండెలమీద కప్పకోవాలి. మరి అంత వెచ్చగా లేదు. ఆ మాత్రం చలి లేకుండా వెచ్చగా ఉంటే నిద్ర వచ్చేస్తుంది.

ఓ పెద్ద మేఘపర్వతం! నా సేఫ్టీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను. విమానం పక్కకి బరుగుతుండేమా! స్టెబిలైజర్ని సరి చేసుకుని, సరైన లెవెల్ లో పట్టుకు కూర్చుంటాను.

'సేంట్ లూయి' కొంచెం కదులుతోంది. రెక్కలు ఇటూ అటూ ఆడిపోతున్నాయి. కాక్ పిట్ లో గాఢాంధకారం! మీటర్లు మాత్రమే ఆ

చీకట్లో కనిపిస్తున్నాయి. అవన్నీ అదుపులోనే ఉన్నాయి.

అబ్బా-చలి ఇంకా ఎక్కువయింది! ఇప్పుడు నేను భూమికి 10,500 అడుగుల ఎత్తులోనున్నానని నా ఆల్ట్రీ మీటర్ చెబుతోంది. ఈ మేఘం ఎంత పెద్దది! అంతా ఒక నీటి ముద్ద! భగవాన్! ఏదో ప్రమాదం రాక తప్పదు. 'భయం లేదు, ఎదుర్కో', అంటోంది నా అంతరాత్మ. ఒక్క పక్క భయం; ఇంకో పక్క ధైర్యం!

నా చేతిని ఒక్కసారి కిటికీలోనుండి బయటకు చాపాను. చలిగాలికి చెయ్యి తెగినంతయింది. విమానం కుడి రెక్కమీదకు లైట్ వేశాను. రెక్క అంచుకు పొడుగునా మంచు పేరుకుని, తెల్లగా ఉంది. 'సేంట్ లూయి'ని ఇంకా బాగా పైకి తీసుకుపోతే? బాగా ఆలోచించాను. వద్దు. రడర్ పెడల్ని జాగ్రత్తగా నొక్కి ఉంచాను.

వేగాన్ని గంటకు 10 మైళ్లు తగ్గించాను. 100 అడుగులు కిందకు దిగాను. కిందికి వెళ్తున్న కొద్దీ మేఘాలు మంచుగడ్డలా కనబడుతున్నాయి. నేనా మేఘాల గుంపులోకి చొచ్చుకుపోతే నాకు మళ్ళీ నక్షత్రాలు కనిపించవు. మరో 300 అడుగులు దిగాను.

తుపాను గాలి మహా వేగంతో వీస్తోంది. రెక్కల మీదికి మళ్ళీ లైట్ వేశాను. మంచు చిక్కపడి ఇంకా పేరుకొంటోంది.

కాస్పేపటికి నక్షత్రాలు కిటికీలోనుండి కన్న డ్డాయి. గాలి వేగం తగ్గింది. ఆకాశం నిర్మలంగా, కాంతివంతంగా కన్నడుతోంది.

విమానాన్ని దక్షిణంగా తిప్పాను. మేఘాలు అక్కడక్కడ చెదరిపోయి కనబడుతున్నాయి. తుపాను దెబ్బను తప్పించుకోవాలంటే కొన్ని వందల మైళ్ళు చుట్టూ తిరిగి వెళ్ళాలి. లేదా వచ్చిన చోటికే మరలిపోవాలి. అడ్డుగా పెద్ద మేఘాలు వస్తున్నాయి.

రాత్రి 9-52 అయింది. నేను బయలుదేరి 14 గంటలయింది. గాలి ఒత్తిడి తగ్గింది. మేఘాలు చెదురు బెదురుగా కనబడుతున్నాయి. పేరిన మంచు విమానంమీద కరుగుతోంది. క్రమంగా నా మనస్సు ఇప్పుడు కాస్త కుదుటపడింది. కాని, నిద్ర వస్తే ఎలాగ? మెలకువగానే ఉండాలి.

దిక్కుచి కదులుతోంది. ఎర్త్ ఇండక్టర్, రడర్ సరిచూసుకున్నాను. విమానయానానికి ఎర్త్ ఇండక్టర్ కంటే దిక్కుచి చాలా ముఖ్యమైంది. ప్రయాణమంతా దీనిమీదే ఆధారపడి ఉంటుంది.



సక్షతాలనుబట్టి చూస్తే నేను నిదానంగా వెళ్తున్నానేమోననిపించింది. ఐరోపా తీరంలో ఏ భాగానికి చేరతానో? అంతాలయోమయంగా ఉంది.

నేను బయలుదేరే ముందు నాకు నిద్రపట్ట లేదు. అంచేతనే నిద్రాదేవత నా నెత్తిమీద ఎక్కి, నాట్యం చేస్తోంది. నోరు తెరచుకున్న పెద్దపులిలా ఒక మేఘం ఎదురుగా కనబడుతోంది.

ఇప్పుడు నేను ఉత్తర అట్లాంటిక్ పైన ఉన్నాను. దూరంగా ఏదో తెల్లగా కదులుతోంది. అది మరేం కాదు-చంద్రబింబం. చంద్రుడు నాకు ఉత్తర దిక్కున కనబడుతున్నాడు. నేను తోవ తప్పి ఆఫ్రికా పోవడం లేదు కదా? దిక్కుచి చూశాను. ఉత్తర దక్షిణ ధ్రువాలను మేగ్ నెటిక్ కంపస్ వల్ల ఎటున్నాయో తెలుసుకున్నాను. ధ్రువతార నాకు కొంచెం ఎడం పక్కగా ఉంది. నేను సరిగ్గానే వెళుతున్నాను. నా గుండె కుదుటపడ్డది.

చార్ట్ ని ఒకసారి చూశాను. నేను న్యూయార్క్ నుండి ఈశాన్య దిక్కుగా బయలుదేరాను. ఆకాశం నిర్మలమయిన తర్వాత ఎండ నా కుడివైపునుండి నామీద పడింది.

10-20 అయింది. రెండు గంటల కాలం చిమ్మ చీకట్లో ఉన్నాను. ఇప్పుడిప్పుడే మేఘాలు తొలగి పోయాయి.

నా 'సేంట్ లూయి' ఇంజన్ సరిగ్గానే పని చేస్తోంది. కాని, నా కళ్ళు మూతలు పడు తున్నాయి. మళ్ళీ తెరవాలంటే కష్టంగా ఉంది. చేతివేళ్లతో బలవంతంగా కనురెప్పల్ని తెరుస్తున్నాను.

విమానాన్ని ఆపుచేసి, ఆ మేఘాల పరుపుమీద హాయిగా నిద్రపోవాలని ఉంది. కాని, అది ఎలా సాధ్యం? ఎప్పుడు తెల్లవారుతుందా అని ఎదురు చూస్తున్నాను.

గాలి 'సేంట్ లూయి'ని దక్షిణంగా లాగుతోంది. అందువల్ల విమానాన్ని ఉత్తరముఖంగా మరల్చాను.

ఇప్పుడు న్యూయార్క్ లో అర్ధరాత్రి. కాని, ఇక్కడ తెల్లవారడానికి ఆటేసేపు పట్టేటట్టు లేదు. మేఘాల అంచులమీద వెన్నెల కాంతులు మిలమిల మెరుస్తున్నాయి.

కాక్ పిట్ లో వెచ్చగా ఉంది. రెక్కల పైన మంచు పేరుకోడం లేదు. గాలిలో తేమ తగ్గింది. కిటికీలోనుండి చెయ్యిని బయటకు పోనిచ్చాను. ఇందాకటిలాగ చలికరవలేదు. న్యూఘాండ్ లాండ్ కి 500 మైళ్ళదూరం వచ్చాను.

లేబ్రాడార్ గల్ఫ్ స్ట్రీమ్ కరెంటు దాటాను. ఇప్పుడు నేను 10,000 అడుగుల ఎత్తులో ఉన్నాను.

దిక్కుచి సరిగా పని చేస్తోంది. తుపాను గండం గడిచిందన్నమాట! కాని సూర్యుడు ఇంకా ఎప్పుడుదయిస్తాడు? ఎండకోసం తహతహ లాడిపోతున్నాను.

ఇప్పుడు నా శరీరానికి ఏమీ అక్కరలేదు— ఆకలి లేదు, చలి ఏమిటో, వెచ్చదనమేమిటో నా కిప్పుడు తెలియడం లేదు. నా ఆశయం ఒక్కటే... నా విమానాన్ని ఎందుకని ఇంతవరకు తీసు కొచ్చాను? స్టిక్ పైన నా చేయి, రడర్ మీద కాళ్ళు, కంపస్ పైన కళ్ళు ఉండగా నా స్మృతి గ్రీన్ లాండ్ మంచు తీరాలవైపు, అక్కడ్నుంచి యూరప్ వైపు పోతోంది. చంద్రుడికి, నక్షత్రాలకు దూరంగా పోతోంది.

రాత్రిలో చివర భాగం వచ్చింది. ఇది పారిస్ నగర సూర్యోదయం! ఇంకా తెల్ల వారుతుందో లేదో గాని, ఆ తలంపుకే నిద్ర తెర తెరలుగా నా మీద పడుతోంది. నేను నిద్రపోయి, మూడు ఉదయాలు గడిచాయి.

వస్తున్న నిద్రను తరమడానికని నా శరీరంలోని ప్రతి అణువు ప్రతిఘటిస్తోంది. కీళ్ళలో బాధలు బయలుదేరాయి. కాని, నా మనస్సు శరీరాన్ని జయించింది!

నుదుటిమీద ఒక్కసారి చేత్తో రుద్దాను. తల  
కాస్త తేలికపడింది. చెవుల్లో దూదివి మళ్ళీ  
పెట్టాను. సూర్యోదయమయితే నిద్ర పూర్తిగా  
నన్ను విడిచిపోతుంది.

నాన్నా, అమ్మా జ్ఞాపకమొచ్చారు. నా దృష్టిని  
మరల్చుకున్నాను. కొంచెం మంచిసీళ్ళు తాగాను.  
బాగుంది! ఒక శాండ్‌విచ్? నిన్నటి ఉదయం  
నుండి నేనేం తినలేదు. అయినా నాకేమీ తినా  
లని లేదు.

ఇప్పుడు నా శరీరంలో మూడు శక్తులే పని  
చేస్తున్నాయి. నిద్ర, సరాలు, మనస్సు. వాటిలో  
కలిగిన పరస్పర సంఘటన నన్ను క్రుంగదీస్తోంది.  
మనస్సు జయిస్తే నాకు విజయం తప్పదు. నిద్ర  
జయిస్తే శాశ్వతమైన నిద్రే నాకు ప్రాప్తి. ఒక్క  
సారి కన్నుమూసి తెరిస్తే గంట నిద్రపోయినంత  
తృప్తి కలుగుతోంది.

1-52 అయింది. లాగ్‌షీట్‌లో మళ్ళీ అన్నీ  
రాశాను. గాలి వేగం—తెలియడం లేదు; వీచే  
దిక్కు—అదీ అంతే. దిక్కుచి 96°. 1800 మైళ్ల

దూరం వచ్చాను. ఇంకా అంత దూరం ముందుకు  
వెళ్లేగాని గమ్యస్థానం చేరలేను.

పారిస్ నగరానికి సగం దూరం వచ్చాను.  
ఒక శాండ్విచ్ తిని, నీళ్ళు తాగాలనిపించింది.  
కాని, ఆకలి దప్పలు లేవు. మనస్సంతా పారిస్  
మీదే లగ్నమయి ఉంది. ఇంకా అంతలేని 18  
గంటలు ప్రయాణం సాగించాలి. సూర్యోదయ  
మయిన తర్వాత శాండ్విచ్చెస్ తినడానికి, నీళ్ళు  
తాగడానికి కావలసినంత వేళ ఉంటుంది. ఎప్పుడు  
తెల్లవారుతుందా అన్న బాధ తీరితే కావలసినంత  
ఔమ్ నాకుంది.

[వెల్లాండ్ 700 మైళ్ళుందా? 400 మైళ్ళుందా? అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం మధ్యన ఈ దీవులేమిటి? మంచుగడ్డలా? లేక అలసిపోయిన వైమానికుని దృష్టికి ఎండమావులు కనిపిస్తున్నాయా? లిండ్ బర్గ్ ఆలోచించడానికి ప్రయత్నించాడుగాని, అతను తోవ తప్పినట్టే, భావించాడు.]

జేబులోనుండి పెన్సిల్ తీసి, టర్న్ ఇండికేటర్ ను చూసి, గుర్తుపెట్టుకున్నాను. మరో గంట పెట్రోల్ ఖర్చయింది. ఒక్కసారి పెట్రోల్ టాంకుల్ని చూసుకున్నాను.

ఖర్చయిన పెట్రోల్ ని బట్టి నేను 18 గంటలు ప్రయాణం చేసినట్టు తెలుసుకున్నాను. 'సేంట్ లూయి' గంటకు నూరుమైళ్ళ వేగంతో పోతోంది. పారిస్ చేరడానికి ఇంకా 18 గంటలు ఈ విమానంలో ప్రాణాలు బిగపెట్టుకుని కూర్చుని ఉండాలి. నా మెదడు బాగా అలసిపోయింది. కాని, ఒకటి మాత్రం నిశ్చయం—చేరితే పారిస్ చేరడం, లేక పోతే చావడం.

పెట్రోల్ టాంకులను గురించి ఆలోచిస్తున్నాను. ఇంకో టాంక్ కు మార్చాలా? తెల్లవారనస్తోంది. రాత్రంతా ఫ్యూన్ లేజ్ టాంక్ పెట్రోల్ ఖర్చయింది. దాన్ని కట్టేసి, ముందు టాంక్ కు మార్చాను. ఇప్పుడు విమానం సరితూగుతూ పోతోంది.

రాత్రంతా తుపానులో పడి, గాలి విసుర్లలో ఎటు వెళ్ళానో చెప్పలేను. చేసిన తప్పుల్ని సవరించుకుని, నా సరైన మార్గంలోకి రావాలి. ఈ పని ఎప్పుడో చేసి ఉండవలసింది. కాని, ఇప్పుడు సరిదిద్దుకునే శక్తి నాకు లేదు. తూర్పు ముఖంగా విమానాన్ని నడిపి, సూర్యోదయాన్ని చూడాలి.

సంధ్య వెలుగులు తూర్పుదిశను పొడచూపాయి. అప్పటికి ఎన్నోసార్లు నా సరైన మార్గంలోకి విమానాన్ని పెట్టాలని ప్రయత్నించాను. ఆ ప్రయత్నంలో తెల్లవారినట్టు కూడా తెలియలేదు. ఆ తర్వాత ఇది పగలని గ్రహించాను. ఆఖరి చీకటి తెర కూడా సూర్యకిరణాల తాకిడికి మాయమైంది. గాలి నూతనోత్సాహం చిగురించింది. తెల్ల మేఘ

దొంతరులు సముద్రాన్ని కప్పినట్లున్నాయి. నిమిష  
నిమిషానికి మేఘాలు ఆకారాలని మార్చుకుంటు  
న్నాయి. అవి చూడ్డానికి ఎంతో ముచ్చటగా  
ఉంది.

డాష్ బోర్డుని మళ్ళీ ఒకసారి చూశాను. కిటికీలో  
నుండి చేతిని బయటకు జాపాను. గాలి వెచ్చగా  
తగిలింది. మంచు బాధ తగ్గింది.

మళ్ళీ ఒక పెద్ద మేఘాలగుంపు ఎదురైంది.  
అవి కోట గోడల్లా ఉన్నాయి. వాటి కిందుగా  
విమానాన్ని తీసుకెడదామనిపించింది. వెళితే—  
కిందుగా, అంటే నీటి మట్టానికి 2000 అడుగుల్లోనా,  
లేక 1000 అడుగుల్లోనా వెళ్లడం? సముద్రానికి  
బాగా ఎత్తుగానే ఎగురుతోంది విమానం. ఆల్టి  
మీటర్ 8800 అడుగులు చూపిస్తోంది. మేఘాల  
పొరలను తప్పించుకుని, విమానాన్ని ఇంకా పైకి  
తీసుకుపోయాను.

ఒక్కొక్కప్పుడు నా వాచీ ముళ్ళు కదలడం  
లేదేమోననిపిస్తోంది; మరొకప్పుడు అవి పావు



గంట చొప్పున గెంతుకుంటూ పోతున్నట్లు అనిపిస్తోంది. ఇప్పుడు శి గంటలు దాటింది-న్యూయార్క్ టైమ్ ప్రకారం. నేను రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డ్ వదిలిపెట్టి 19 గంటలయింది. విమానం మేఘాలను చీల్చుకుంటూ వెళ్తోంది. కొన్ని మైళ్ళవరకు ఆ మేఘ వర్షతాల మధ్యను ఒక సొరంగం కనబడింది. ఒక్కొక్క చోట సుడిగుండాలవంటి ఖాళీలలోంచి అట్టడుగున ఉన్న నల్లటి సముద్రం కనబడుతోంది. కెరటాలు పొంగినప్పుడు తెల్లగా కనిపిస్తున్నాయి. 8000 అడుగుల ఎత్తునుండి ఆ కెరటాలు కనిపిస్తున్నాయంటే సముద్రం చాలా అల్లకల్లోలంగా ఉందన్న మాట.

కంట్రోల్స్ ను విగపట్టి, నెమ్మదిగా కిందకు దిగాను. వేగం గంటకు 110, 120, 140 మైళ్ళ వరకు పెరిగింది. ఆ గాలి రాపిడికి విమానంలో హోహాగు ఎక్కువయింది. సూర్యకాంతిలో సముద్రం మెరుస్తోంది. కిందికి విమానం వేగంగా దిగుతోంది. రెక్కలు రెపరెపలాడుతున్నాయి. మేఘాల పొరలు పక్కనుంచి జారిపోతున్నాయి.

‘సేంట్ లూయి’ భూమికి 2000 అడుగుల ఎత్తులో ఉంది. పెద్ద సముద్ర కెరటాలు, తెల్లని నురుగు, స్పష్టంగా కనబడుతున్నాయి. దిక్కుచిని సరిగా చూసుకుని, విమానాన్ని నిదానంగా పోనిచ్చాను.

గాలి బలంగా వీస్తోంది. దూరంగా నలు దిక్కులా పొగమంచు ఆవరించి ఉంది. కెరటాలకు 50 అడుగులు పైకుండేటట్టుగా కిందకు దిగాను. పెద్ద పెద్ద కెరటాలు మీదకు లేచి, విరుచుకు పడు తున్నాయి. ఇంజన్ చెడిపోతే ఆ సరకకూపంలో పడవలసిందే కదా! పగటి వేళల్లో విమానాన్ని నడిపే జాగ్రత్తలు సరిగ్గా పాటించాలి. రాత్రి నిద్రమత్తులో ఎలా ప్రయాణం చేశానో నాకే తెలియదు. మేఘాలు, తుపాను, మెరుపులు, పిడుగులు—వీటిని ఎలా తప్పించుకున్నానో ఆ దేవుడికే తెలియాలి.

న్యూఢౌండ్ లాండ్ నుంచి 15 డిగ్రీలు ఉత్త రంగా సాగాను. 5 డిగ్రీలు తప్పినందుకు 90 మైళ్ళు దక్షిణంగా వెళ్లాను. దిక్కుచిని సరిగ్గా అమర్చక

‘పోతే ఇలాంటి అనర్థకాలకు గురి కావలసి వస్తూంటుంది.

సముద్ర కెరటాలు నా దృష్టినుండి అదృశ్యమయ్యాయి. దూరాన్న అంతా మంచుమయంగా కనబడుతోంది. విమానాన్ని క్రమంగా పైకి పోనిచ్చాను. నీటికి 100 అడుగుల పైనున్నాను ఇప్పుడు. మంచు విస్తారంగా ఉంది. ‘సేంట్ లూయి’ని 1000 అడుగుల ఎత్తువరకు పైకి పోనిచ్చాను. ప్రయాణం ఎన్ని డిగ్రీలలో సాగించాలో ఆలోచిస్తున్నాను. నా మెదడు పిరామం లేకుండా లెక్కలు కట్టి అంచనా వేస్తోంది. ఈ పొగ మంచును దాటాక నాకు సరైన మార్గం కనబడుతుందేమో !

విమానం ఇంకా తెల్లని మంచు పొరల్లోంచి దూసుకు వెళ్తోంది. నిమిషాలు గడిచాయి. పావు గంటయింది; గంటయింది. ఇంకా సముద్రంపైనున్న మంచుపొర విడలేదు. నా జ్ఞాననేత్రానికి మాత్రం పారిస్ మార్గం కనిపిస్తోంది. కాని, నా ఈ కళ్ళకు ఏమీ కనిపించడం లేదు.

నేను తప్పతోవ తోక్కానా? నిద్రపోతున్నానా? కళ్లు నులుముకున్నాను; తల విదిలించాను; ఒళ్లు విరిచాను. నాకేదో వినబడుతోంది : “సోదర సోదరీమణులారా! కెప్టెన్ లిండ్ బర్న్ విమానంలో తన సాహస యాత్రను దిగ్విజయంగా సాగించి, పాకిస్ చేరాడు,” అని న్యూయార్క్ నగరంలో ఎవరో అరుస్తున్నారు. లేదు; నాకలా అనిపించింది. నాలో నూతన శక్తి ఉద్భవించింది:

అది 1925 వేసవి. ఒక వారాంతంలో ఫ్రాంక్ డన్, బడ్గర్స్, నేనూ, మూడు విమానాలను సేంట్ చార్లెస్, (మిస్సోరి) మైదానం పైకి తెచ్చి, ప్రజలను ఆకర్షించడానికి విమానం రెక్కల పైన నడవడం, మొగ్గులు వేయడం, చేశాం.

అప్పుడు నేను నా విమానాన్ని రివ్యూన పైకి తీసుకెళ్ళి, అనేక వక్రగతుల్లో నడిపించి, మళ్ళీ నేల మీద దింపాను. నా తర్వాత డన్ పైకి వెళ్ళాడు. రెక్కలమీద నడిచే వాడు కూడా వెళ్ళాడు. వాడు రెక్కలమీద నడవడం, తాడు పట్టుకుని వేలాడ్డం కిందనుంచి అందరూ చూస్తూనే ఉన్నారు.

కెప్టెన్ డన్ విమానం కిందుగా నా విమానాన్ని పోనిచ్చాను. పై విమానంలోనుండి నా విమానంలోకి గెర్నే దిగుతున్నాడు.

ఎందువల్లనో ఆ సమయానికి డన్ విమానం పొలాల్లో పడిపోయింది. గెర్నేకి గాయాలు తగిలాయి. డన్ విమానం కొద్దిగా దెబ్బతింది.

గెర్నేకి కట్టు కట్టాడు డాక్టర్. ఊళ్ళో పెద్దలు మాకు విందు చేశారు. మేం అలాంటి ప్రదర్శనాలు జరిపేటప్పుడు ఎవరో ఒకరు మమ్మల్ని సన్మానించి విందు చేసేవారు. మాకేం లోటు - కమ్మని విందు, తెల్లని పక్క, తర్వాత గాఢనిద్ర.

‘సేంట్ లూయి’ ఊగుతూ పక్కకు తిరుగుతోంది. నేను నిద్రపోతున్నానా? లేదు-నా కళ్లు తెరిచే ఉన్నాయి. కాని, ఇప్పుడే నేను నిద్రనుండి మేల్కొన్నట్టుంది నాకు. వెంటనే ఎడమ రడర్ని సరిచేశాను.

మీటర్లలోని ముళ్ళు కదలికలనుబట్టి అవి సరిగ్గా పని చేస్తున్నాయో - లేదో ప్రతి వైమానికుడు

తెలుగుంటూ ఉండాలి. లేకపోతే ప్రమాదానికి  
గురి కాక తప్పదు.

మళ్ళీ కళ్లు తెరిచే నిద్రపోతున్నాను. నాలోని  
మూడో శక్తి నిద్ర నా శరీరాన్నీ, మెదడునీ  
జోళాట్టి అవస్థారంలో ముంచుతోంది. నిద్రే  
నన్ను జయిస్తే నా గతేం కాను? నా అంతరాత్మ  
మనస్సులో ఏదో ఘోషిస్తోంది. వెంటనే స్మృతి  
కలిగింది.

4-30 గంటలయింది. లాగ్షీట్ రాయడం  
ఆలస్యమైంది. అన్నీ చూసి, నోట్స్ రాయడానికి  
కూడ శక్తి లేదు. ఓర్పు సన్నగిల్లింది. ముందుకు  
వంగి, పెన్సిల్ తో చార్టుమీద ముందు టాంక్ లో  
పెట్రోల్ ఒక గంట ఖర్చయినట్టు గుర్తించాను.  
దిక్కుచిని బట్టి విమానం నాలుగు డిగ్రీలు  
తూర్పుగా తిరిగినట్టు తెలుసుకున్నాను.

నా విమానం ఇంకా మంచు తెరల్లోనుండి  
బయటపడలేదు. అయోమయంగా ఎంత దూరం  
ఇలా వెళ్ళడం? మేఘాలకు చాలా పైగా వెళితే?

మళ్ళీ నాలో నిద్రమత్తు ప్రవేశిస్తోంది. సముద్రా  
కాశాల మధ్య త్రిశంకుస్వర్గంలో వేలాడు  
తున్నాను. వెయ్యి అడుగులు కిందికి దిగితే? అక్కడ  
ఇంకా మంచు ఎక్కువగా ఉంటుందేమో? ఆల్బీ  
ఘాటర్ ముల్లు చూసుకుంటూ, మంచులో కిందికు  
దిగడం మానవశక్తికి అతీతమైనది.

నేను 20 డిగ్రీలు తప్పు తోవ పట్టాను. కళ్ళు  
నులుముకుని, తల విదిలించాను. న్యూయార్క్  
నుండి బయలుదేరి ఇప్పటికి 21 గంటలయింది.  
ముందు టాంక్ నుండి పెట్రోల్ ను రెక్కల్లోని  
టాంక్ కి మార్చాను. లాగ్ షీట్ నింపాను. ఇంకా  
ఈ మంచుపొర ఎంతవరకు ఉంటుంది? యూరప్  
చేరేసరికై నా ఈ మంచు తెర విడిపోవాలి. అప్పుడు  
నేను సులువుగా నా గమ్యస్థానం చేరుకోగలను.

నేను చూస్తూ నిద్రపోతున్నానా? కళ్ళకీ, మన  
స్సుకీ మధ్య నిద్ర ఆవేశిస్తోంది. ఎలాగో పోరాడి,  
నిద్రను జయించాను. కుడి రడర్ 12 డిగ్రీలు  
తిరిగింది.

మంచు విడిపోయి, ఒక్కసారి నిర్మలాకాశం కనబడింది. మంచుపొర మళ్ళీ కొంతసేపటికి ఎదురైంది. నీటితుంపరలు కూడా పడుతున్నాయి. కాక్ పిట్ లోకి నీళ్ళు కారుతున్నాయి. ముందు రాబోయే వాతావరణం ఎలాంటిదో?

మీటర్లు, టాంకులు మొదలయినవన్నీ సమంగా ఉండేటట్టు చూసుకున్నాను. నా కళ్ళ పని కూడా మెదడే చేస్తోంది. నా కళ్ళు తెరచుకునే నిద్రరపోతున్నాను. ఏం చెయ్యడం?

డాష్ బోర్డ్ లోని మీటర్లు నావైపు దేయ్యల్లాగ చూస్తున్నాయి. ఏవో మాట్లాడుతూ సలహాలిస్తున్నాయి. వాటి పై శాచిక భాష నాకు అర్థం కావడం లేదు. బయటనుంచి నా కాక్ పిట్ లోకి దూసుకు వస్తున్న గాలి కూడా నాకు సాధక బాధకాలను బోధిస్తోంది. ఏవో మానవాతీతమైన శక్తులు నాకు తోడ్పడుతున్నట్టు భావిస్తున్నాను.

నా బరువు తగ్గిపోయింది. రక్త మాంసాలు హరించిపోయాయి. నా జీవజ్యోతి మాత్రం ఎక్క



డకా ఆకాశంలో ఎగిరి వెళ్తోంది. ఏ క్షణంలో  
నైనా అది ఆరిపోయి, అదృశ్యం కావచ్చు. నా  
జీవితపు అంచుమీద ఒంటికాలుతో నడుస్తున్నాను.  
అటు అగాధంలో పడితే చావవలసిందే! మానవ  
జీవితం చావుతో అంతమాత్రుంది. చావే ఈ  
జన్మకి మంగళహారతి, మరో జన్మకి నాందీ అవుతుం  
దంటారు వేదాంతులు.

నేను యూరప్ చేరగలనా? లేక చచ్చి  
దెయ్యాలలో కలసి ఎప్పుడూ గాలిలో తిరగాలా?  
నా తల ఇప్పుడు గిరున తిరుగుతోంది.

పిచ్చిలో చనలు చెలరేగుతున్నాయి. గతించిన  
నా బంధువులంతా కనిపిస్తున్నారు. ఏదో విచిత్ర  
మైన కూతలు, ధ్వనులు వినిపిస్తున్నాయి. నేను  
ఇప్పుడు అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం పైన నా  
విమానంలో ఎగురుతున్నాను.

“అబ్బాయి! అబ్బాయి!” అది మా నాన్న  
పిలుపు. ఐస్ హాస్ రోడ్డుమీద నడచి వస్తున్నాడు.  
నేను వంటింట్లోనుండి ఎగిరి గంతేసి, నాన్న దగ్గరకు

పరుగెత్తాను. మేం ఇద్దరం. మాట్లాడుకుంటూ,  
తోటలోకి వెళ్ళాం.

1915 జూన్ నెల, పైవారంలో నేమొక  
సాహస యాత్ర చేయాలనుకున్నాం. 'మిసిసిప్పీ'  
నదిలో పడవ పికారు బయలుదేరి, అడవులు,  
కొండలు తిరిగి, అక్కడ కొన్ని రాత్రిళ్ళు గడిపి,  
తర్వాత ఇంటికి రావాలని మా ఆలోచన.

కుడి రడర్ 6 డిగ్రీలు చూపిస్తోంది.

మార్తెలు 'బెమిడ్జీ' వద్ద ఆగింది. అక్కడనుంచి  
ఇటాస్కా సరస్సును చేరుకున్నాం. నాన్నా, నేనూ  
పడవలో కూర్చున్నాం. నాన్న తెడ్డుతో నీటిని  
వెనక్కు తోస్తూంటే, పడవ ముందుకు సాగింది.  
అక్కడి ప్రకృతి సౌందర్యం వర్ణనాతీతం. నదిలో  
పలురకాల చేపలు నీటి పైకొచ్చి, నిర్మలమైన ఆ  
నీటిలో వలయాకారంగా అలల్ని లేపాయి.  
'చార్లెస్, నువ్వు కుర్రాడివి. జీవితంలో ముందు  
ముందు ఎన్నో విశేషాలూ, మార్పులూ చూడాలి.  
అవి నేను బ్రతికి ఉండగా రావేమో!' అన్నాడు  
నాన్న.

నేను ఒకడే ఉన్నప్పుడు నాకు ఎన్నో సంగతులు నాన్న చెప్పేవాడు. దేశంలోని రాజకీయాల్లా, ఆర్థిక విషయాల్లా, చట్టాల్లా ఇంకా ఎన్నో విషయాలు ఆయన చెప్పేవాడు. కాని, అసన్నీ నా తలకెక్కివి కావు.

మా నాన్న దేశానికీ, సంఘానికీ సంబంధించిన సంగతులన్నీ అందరితోనూ ఆలోచించి చర్చించేవాడు. సౌఖ్యప్రదమైన భవిష్యత్తును గురించి కలలు కనేవాడు.

“ఉన్న పొలాన్ని తనఖా పెట్టిన రైతుకి అర్థాన్నమే. పది ఖండాల్లా ఏకం చేసి, పదిమంది రైతులూ కలసి పనిచేస్తే అక్కడ బంగారపు పంట పండుతుంది. ఈ దేశం ప్రజలది. ఈ నిజం గుర్తిస్తే అంతా సుఖపడతారు,” అనేవాడు మా నాన్న.

1914 లో చెలరేగిన ప్రపంచ యుద్ధాన్ని గురించి చెప్తూ, “ప్రపంచంలో ఏ దేశానికైనా యుద్ధానికి కావలసిన ఆర్థిక సహాయం అమెరికా

చేయగలడు. కాని, యుద్ధంలో చచ్చిపోయే లక్ష  
లాది యువకులకు ప్రాణాలను మాత్రం ఇవ్వలేదు,”  
అనేవాడు.

నదిలో మా పడవ హంసలా సాగింది. ఒడ్డున  
పచ్చిక బయళ్ళూ, పెద్ద పెద్ద మానులూ వెనక్కు  
పోతున్నాయి. సూర్యునికి అడ్డంగా అప్పుడప్పుడు  
మేఘాలు అడ్డు వచ్చి, మాకు నీడను ఇచ్చేవి. ఏవో  
జంతువుల కూతలు, ధ్వనులు ఒడ్డుమీదున్న  
పొదల్లోనుంచి వినిపించాయి.

సాయంత్రమైంది. పశ్చిమాకాశం ఎర్రనయింది.  
మా పడవను ఒడ్డుకు చేర్చి దిగాము. పడవను  
గుంజకు కట్టేసి, తల దాచుకోడానికి గుడారాన్ని  
వేశాం. వంట చేయడానికి పుల్లలు వెలిగించాను.

మంటలు లేచి ఆ అడవిలోని చీకట్లను చీల్చి  
వేశాయి. రెండు మంచి చేపల్ని షెల్ఫ్‌లో వేశాను.  
దూరంనుంచి గుడ్లగూబ కూసింది.

దోమలు మమ్మల్ని కట్టకుండా ఉండాలని  
పొగలో నుంచుని నేనూ, నాన్నా రొట్టెలు  
తిన్నాం. కబుర్లు చెప్పుకున్నాం.

మా గుడారంలో చీకటిగా ఉంది. కప్పలూ, సిమ్మెట్లూ లోపలకొచ్చాయి. ఆ రాత్రి ఏవో కలలు కంటూ నిద్ర పోయాను.

ఇప్పుడు నేనున్నది విమానంలో. మళ్ళీ మంచు ముంచుకొస్తోంది. 100 అడుగులు కిందికి దిగాను. 1000 అడుగుల ఎత్తులోనుండి వెళ్ళాలనుకున్నాను. కింద సముద్రం అస్పష్టంగా కనిపిస్తోంది.

కాస్పేపటికి మంచు ఒక్కసారిగా విడిపోయింది. కళ్ళు మిరిమిట్లు అయ్యేటట్లు సూర్యకాంతి నా కళ్ళలో పడింది. ఆ కాశం నీలవర్ణంలో ఉంది. గాలి ఒత్తిడి తగ్గింది. అక్కడక్కడ మేఘాలు కనబడుతున్నాయి. స్వచ్ఛమైన గాలి వీస్తోంది. అన్ని వైపులా పరికించి చూశాను. ఇప్పుడు జీవితంమీద ఆశ ఎక్కువయింది.

ఆరు - సున్నా - అయిదు, శి గంటల నోట్స్ లాగ్ షీట్ లో ఎక్కించలేదు. నేను న్యూఢాండ్ లాండ్ దాటి 10 గంటలైంది. ఎనిమిది గంటల్లో 'ఫిరిష్' తీరం చూస్తాను. మరో 14 గంటల్లో నా ప్రయాణం ముగుస్తుంది. పారిస్ చేరుకుంటాను.

సముద్రం, మేఘాలు, ఆకాశం - ఇవే నాకు కన్పించేవి; నన్ను ఆందోళన పరచేవి. సముద్రం పైననుండి మేఘాలు పైకి లేస్తున్నాయి. అవి అనేక పొరలుగా ఏర్పడుతున్నాయి; పర్వతాల్లాగ కనిపిస్తున్నాయి. వాటిని తప్పించుకుంటూ, లెవెల్స్ మార్చుకుంటూ విమానాన్ని ముందుకు పోనిస్తున్నాను.

కాక్ పిట్ లోకి మళ్ళీ సూర్యకాంతి పడింది. నా కళ్ళు ఉత్తరంగా తిరిగాయి. అక్కడ దిబ్బిండ లంలో ఏదో భూభాగం కన్పడుతోంది - ఎర్రని కొండలు, మంచు శిఖరాలు, చెట్లు కన్పడుతున్నాయి. అక్కడే ఏవో చిన్న చిన్న దీవులు కూడా ఉన్నాయి. కాని, నేనింకా అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంమీదే ఉన్నాను. భూమికి 1,000 మైళ్ళ దూరంలో ఇప్పుడున్నాను. తల పంకించి, మళ్ళా అటు చూశాను. ఆ తీరం ఇంకా కన్పిస్తోంది.

నేను పొరబడుతున్నానేమో! గ్రీన్ లాండ్ కీ, ఐస్ లాండ్ కీ మధ్య భూభాగమేదీ లేదే! మరి ఇదేమిటి? మంచు మేఘాలు కలసి అలా కన్పి

స్తున్నాయా? అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం మధ్య నున్న నాకు ఐర్లాండ్ ఎలా కనిపిస్తుంది ?

సూర్యుడు ఆకాశంలోకి పైకి పోతున్నాడు; దేదీప్యమానంగా వెలుగుతున్నాడు. విమానాన్ని కొంచెం కిందకు దింపాను. నాలో బడలిక ఎక్కువయింది. నరాలు పీకుతున్నాయి. బడలిక, ఓర్పు-ఈ రెండూ కార్యసాధనలో మనిషికి గీటురాళ్ళు. నేను సిగ్గుపడ్డాను. ధైర్యంతో నా ప్రయత్నాన్ని కొనసాగించి విజయం సాధించలేకపోతే; ఇంతవరకు పడ్డ కష్టమంతా వృధా అవుతుంది కదా?

ఇప్పటికి 23 గంటల ప్రయాణం పూర్తయింది. పారిస్ ఇంకో 1,300 మైళ్ళలో ఉంది. దిక్కుచి, 'ఎర్త్ ఇండక్టర్' వీటిని సరిచూసుకున్నాను. నా 'సేంట్ లూయి' ముందుకు సాగిపోతోంది.

గంటకు 90 మైళ్ళకు పైగా విమానం పోతోంది. గాలి అనుకూలంగా ఉంటే ఇంకా వేగంగా పోతుంది. న్యూయార్క్ నుండి సేంట్ జాన్ పట్నానికి రావడానికి 11 గంటలు పట్టింది—

న్యూయార్క్ లో బయలుదేరి 23 గంటలయింది -  
ఇలా మైఖే, గంటలు లెక్కపెడుతున్నాను.

“లిండ్ బర్గ్! నువ్వు నిద్దరోయినా కూడా  
అందరికంటే చాలా పైకి వస్తావ్,” అనే  
వారు మా లివర్ మూర్ మేష్టారు.

“లిండ్ బర్గ్! నీ కాంపోజిషన్ బాగుంది. కాని  
కామాలూ, స్పెల్లింగులూ జాగ్రత్త!” అనేవారు  
మా బ్రూషియన్ మేష్టారు. కాని, నాకు మాత్రం  
ఇంజనీరింగ్ చదివాలనే ఉండేది. నేను శ్రద్ధగా  
చదవకపోవడంవల్ల కలిగిన అనర్థాలు : లాటిన్  
రాకపోవడం, ఫిజిక్స్ లోని సూత్రాలలో కొన్ని  
టిని వెంటనే ప్రయోగించలేకపోవడం. ప్రస్తుతం  
నేను 23 వ అంకె బాగా జ్ఞాపకం ఉంచుకోవాలి.  
అంటే ఇంతవరకు 23 గంటల ప్రయాణం చేశా  
నన్నమాట!

కుడి రడర్ 15 డిగ్రీలు చూపుతోంది.

ఇక్కడ ఒక సంగతి చెప్పాలి. లెక్సన్ లోని  
ఆర్మీ పైలట్ క్లబ్ లో నేను ప్రప్రథముడుగా



ఉత్తీర్ణుడనయ్యాను. విమానాల నిర్మాణం గురించి  
బాగా చదివి, వాటిని నడపడం నేర్చుకున్నాను.

‘సేంట్ లూయి’ ముందుకు సాగుతోంది.  
సేంట్ జాన్ పట్నాన్ని నిన్న రాత్రి 7-00 గంట  
లకు నేను దాటాను. ఇప్పుడు 7-20 అయింది.

న్యూఢౌండ్ లాండ్ నుంచి 12 గంటల ప్రయాణం  
చేశాను. నేనిప్పుడు బహుశా ఐరిష్ తీరానికి 400  
మైళ్ళలో ఉంటాను. ఎలాగో దరి చేరుతున్నాను  
అనిపిస్తోంది.

నా విమానం గంటకు ఎన్ని మైళ్ళ వేగంతో  
వెళ్తున్నదీ లెక్కకట్టడం మొదలుపెట్టాను. గాలి  
గంటకో విధమైన వేగంతో వీస్తోంది. దానివల్ల  
విమాన వేగం మారుతోంది. కనుక ఖచ్చితంగా  
గంటకు ఇన్ని మైళ్ళు అని చెప్పడం కష్టం. ఏ  
విధంగానైనా లెక్క కడదామంటే అంకెలు నన్ను  
ఢొంక దారి పట్టిస్తున్నాయి. అబ్బా! ఎందుకీ అస  
వసర ప్రయాస! ముందు గొడవ చూసుకోడం

మంచిది! మొత్తంమీద గంటకి 100 మైళ్ళి  
వేగంతో విమానం వెళ్తోందని చెప్పవచ్చు.

ముందున ఏదో మళ్ళీ ముంచుకు వస్తున్నట్టు  
కనబడుతోంది. ఏం దారి? ఎలా ఎదుర్కోడం?  
ఏం చెయ్యడం?

---

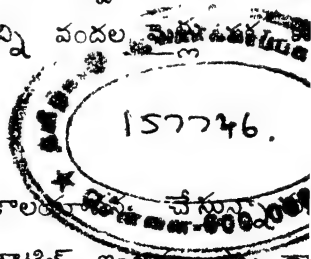
[ఆ చిన్న విమానం రెండో రోజు ప్రయాణం సాగిస్తోంది. అక్కడికి పారిస్ ఇంకా 1,000 మైళ్ళుంది. నిద్రాపోతారు లేక అలసిపోయిన ఆ వైమానికుడు ఇంకో రోజు జీవించగలడా? చివరికి అతడు ఓ పచ్చని భూభాగం చూశాడు - ఎండ మాపులు కావు - నిజమైన నేల. ఇది చరిత్రాత్మకమైన సాహస విమాన యాత్ర.]

కొద్ది నిమిషాల క్రితం చెదిరి కనపడిన మేఘాలు బరువుగా నా పైనుంచి వెళ్తున్నాయి. సూర్యరశ్మి మధ్య మధ్య నా కాక్ పిట్ లోకి తొంగి చూస్తోంది.

కొంతసేపటికి ఆకాశం తిరిగి నిర్మలమైంది. ఎక్కడా మేఘపు తునకలు కూడ కనబడడం లేదు. సముద్రం సూర్యకాంతిలో మిలమిల మెరిసి పోతోంది. అంతులేని ఆ సాగరంమీద దిక్కు తెలియని పక్షిలా ఎగురుతున్నాను.

బాగా ఎండ కాస్తోంది. ఆ ఎండవల్లనే నాలోని బద్ధకం కాస్త సడలిందనుకుంటాను. నేను ఏదో

పొరపాటు చేస్తున్నట్టు అనిపించింది. ఒకనారి కళ్ళు  
 మూసి తెరచాను. నా కనురెప్పల్ని తెరచి ఉంచ  
 డానికి మనస్సుకు వీలుకాకుండా ఉంది. కళ్ళ కండ  
 రాలు మొద్దు తేరి మెదడు చెప్పిన మాటను  
 పాటించడం లేదు. నేను పగటి కలలు కంటూ,  
 ఎగుడు దిగుడుగా వెళ్తున్నాను. ఇంక నేనీ నిద్రా  
 దేవతను జయించలేనా? మనసు మాత్రం గమ్య  
 స్థానం చేర్చడం 'నీ విధి' అని చెప్తోంది. ఈ విమాన  
 యానంలో ఎన్ని సమస్యలున్నాయి? నేను ఉత్తర  
 అట్లాంటిక్ సముద్రాన్ని సగానికి పైగా దాటాను.  
 ఒక ఉదయం గడచింది—రెండో ఉదయం గడు  
 స్తోంది. నేను తప్పదారి పట్టినట్టున్నాను. దిక్కుచి  
 నన్ను ఏ దిశకు పంపిస్తోంది? 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్  
 లూయి' ఒహియో కొన్ని వందల మైళ్ళు దూరం  
 వెళ్తుంటుంది.



నేను అనవసర కాలమును చేస్తున్నాను  
 మిక్చర్ కంట్రోల్, ట్రాటిల్, ఇండను ఎక్కడా  
 విరామం లేకుండా పని చేస్తున్నాయి. పెట్రోల్  
 తరిగి టాంక్స్ ఖాళీ అవుతున్నాయి. ఏదో శక్తి

బలవంతంగా నన్ను అన్యమార్గంలో! నెట్టుకు  
పోతోందా? నా మెదడు సరిగ్గా పనిచేయడం లేదు.  
ప్రాణాలతో పారిస్ చేరగలనా?

నేను గుండెను ఇంకా దిటవు చేసుకుని  
జాగ్రత్తగా ఆలోచించి విమానాన్ని నడపాలి.  
చేత్తో ముఖం తుడుచుకుని, బరువుగా నిట్టూర్చాను.  
అలసటకు నా శరీరంలోని రక్తం స్వేదరూపంలో  
వస్తోంది.

పారిస్ సుమారు ఇంకో 1000 మైళ్ళలో ఉంది.  
మళ్ళీ మంచు ఆవరిస్తే మేఘాలపైగా రాతంతా  
ప్రయాణం చెయ్యాలి. మరో రాత్రి - ఎలా  
గడవడం? నిద్రను ఎలా తట్టుకోడం? నా మనస్సును  
మేలుకొలిపి కొయ్యబారిన నా శరీరాన్ని ఎలా  
కదిలించగలను? ఈ పని చెయ్యలేకపోతే నా  
ప్రయత్నాలు విఫలమై, నేను నడి సముద్రంలో  
కూలి చావవలసిందే! అబ్బా! 'చావు బ్రతుకుల  
మధ్య జీవి అనుభవించే బాధ ఆ భగవంతునికే  
తెలియాలి,' అంటారు. కాని నేను ప్రత్యక్షంగా  
ఇప్పుడు అనుభవిస్తున్నాను.

ఇప్పుడు నా జీవితం ప్రమాద స్థితిలో ఉంది. ధైర్యంగా ఈ సమస్యను ఎదుర్కోకపోతే నాకు మరణమే శరణ్యమవుతుంది.

ఒక్కసారి నా కాళ్ళు, చేతులు ఊగించి, గుండెలు, పొట్ట చేత్తో రుద్దుకున్నాను. గడ్డకట్టిన కండరాలన్నీ కదిలాయి. నాలో రక్తం బాగా ప్రసరించింది. మళ్ళీ ఉత్సాహం కలిగింది. కళ్ళ ముందు సాలెగూడులా అల్లుకున్న నిద్రను చీల్చి వేశాను. కిందకు దిగుతున్నానో, పైకి వెళుతున్నానో తెలియడం లేదు. విమానం సరైన లెవెల్ లో లేదు. పక్కకి జేరబడి కిటికీలోనుండి చూశాను. మరుక్షణం విమానాన్ని లెవెల్ కి తీసుకొచ్చాను.

నాలో ఏదో నూతన శక్తి చటుక్కున జ్వలించింది-కళ్ళు బాగా తెరచుకున్నాయి. హృదయంలోకి బలమైన ఊపిరి చేరింది. మనస్సు చాలా సునిశితమైంది. నాలో ఈ సవచ్చైతన్యం కలిగించిన ఆ దేవుణ్ణి మనస్సులో స్తుతించాను.

సముద్రం మళ్ళీ ఆకువచ్చగానూ, ఆకాశం  
 నీలంగానూ మారుతున్నాయి. పరికరాలు, మీటర్లు  
 నావంక తీక్షణంగా చూస్తున్నాయి. నేను ఒక  
 అగాధంపైని చేతివేళ్ళ పట్టుమీద వేలాడుతున్నట్టు  
 ఉంది. అయినా నాలో శక్తి చేరుకుంటోంది.  
 నెమ్మదిగా ముందుకు పాకుతున్నాను. నా మనస్సు  
 తెలివి తెచ్చుకుంటోంది. ఫరవాలేదు.

‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ నెమ్మదిగా పైకి  
 వెళ్తోంది. స్ట్రోని ముందుకు నెట్టాను. ఎడమ రడార్  
 టర్న్ ఆపు చేశాను. కిటికీలోనుండి తల బైటపెట్టి,  
 బాగా గాలి పీల్చాను. ఇప్పుడు నా మనస్సు తేరుకుం  
 తోంది. ఎలాగో నన్ను ఆవరించిన ఆ మాయ  
 నిద్రను బయటకు తరిమికొట్టాను. మృత్యువు కళ్ళ  
 బడినపుడు మానవ శరీరానికి దాని బారినుండి  
 తప్పకోడానికి ఒక్కొక్కసారి ఎక్కడలేని శక్తి  
 వస్తుంది.

నేనిప్పుడు జబ్బు చేసి, చచ్చిబతికిన వాడిలా  
 ఉన్నాను. కిటికీలోనుండి బయటకు చూశాను. ఆ  
 సముద్రం ఎంత అందంగా ఉంది! ఆ నిర్మలాకా

శంలో నిప్పులు చెరుగుతున్నాడు సూర్యుడు.  
 సూర్యుడు - అన్యశక్తి చొరబడలేని ఒక మహా  
 అగ్నిగోళం! ఈ విశాల జగత్తులో మానవుడు  
 తెలుసుకున్న విజ్ఞానం ఒక అణుమాత్రమే! అతడికి  
 తెలియనిది ఎంతో ఉంది!

కాని, మానవుడు ఎక్కడికి అక్కడే తృప్తిపడ  
 తాడు. నా మట్టుకు ఈ పరిస్థితిలో సముద్రానికి,  
 ఆకాశానికి మధ్య విమానంలో ఒక నిమిషం  
 జీవితే నా జన్మ తరించినట్టేనని భావించాను.

సముద్రభాగంలో మూసువంతులు దాటాను.  
 నేను వెళ్లగోయే మార్గం సరిగ్గా ఉండేట్టు చూసు  
 కోవాలి ఇప్పుడు. ఇంకా కావలసినంత పెట్రోల్  
 టాంకుల్లో ఉంది. మీటర్లు, ఇంజన్ సరిగ్గానే పని  
 చేస్తున్నాయి. మీటర్లలో ముళ్లు అంకెలను సరి  
 గ్గానే చూపిస్తున్నాయి. మెలకువతోనే విమా  
 నాన్ని నడుపుతున్నానిప్పుడు. మధ్యాహ్నం  
 అయింది. ఈ సారి యూరప్ లోని పారిస్ విమా  
 నాశ్రయం లబూర్ ఝోలో సురక్షితంగా దిగ  
 గలను.



నా వాచీలో నిమిషాల ముల్లు వంక చూశాను. అది అతి నెమ్మదిగా కదులుతోంది—7.50, 7.51 7.52-ఇది న్యూయార్క్ టైమ్. నేను బయటేరి సరిగ్గా ఒక రోజు అయింది.

లాగ్ షీట్ లో నోట్స్ రాసుకోవాలి. విమాన యానంలో నులువైన, మంచి పద్ధతులు కనిపెట్టి, వాటిని ప్రచారం చెయ్యాలనుకున్నాను. ఇప్పుడు కాదు; నా మనస్సు నిర్మలంగా ఉన్నప్పుడు ఆలోచిస్తాను. నిన్న సాయంత్రం న్యూఘాండ్ లాండ్ విడచిన తర్వాత నా విమానం దక్షిణంగా మళ్ళిం దని నా అనుమానం. కాని నిన్న రాత్రి చంద్రుడు ఉదయించిన తర్వాత ఉత్తరంగా వెళ్ళి, 15, 20 డిగ్రీలు సవరించుకున్నాను. అప్పుడు 25 లేక 50 మైళ్ళవరకు దక్షిణంగా బహుశా వెళ్లి ఉంటానని అనుకున్నాను.

తెండవది: తుపానులో దిక్కుచి అల్లలాడి పోయి నన్ను కంగారు పెట్టింది. దిక్కులు తెలియక తికమకపడ్డాను. ఒక్కొక్కప్పుడు నాకు నక్ష

త్రాక్షే మార్గం చూపాయి. రాత్రిళ్ళలో నక్షత్రాలు వైమానికుడికి చాలా సహాయపడతాయి.

తర్వాత గాలి ఎటు, ఎంత వేగంలో వీస్తోందో తెలుసుకోడం కష్టం. ఈ వివరాలు తెలుసుకోలేక పోతే వాటిని 'ఎక్స్' (X) అనుకుని లెక్కవేసుకోవాలి.

దిక్కుచిసి చూస్తూ గంటగంటకు పొరపాట్లను సవరించుకుంటున్నాను. 'సేంట్ లూయి'ని లెవెల్ లోకి తెచ్చుకుంటూ, జాగ్రత్తగా నడుపుతున్నాను.

మొత్తంమీద నా లెక్కప్రకారం దక్షిణానికి 35-75 మైళ్ళు, ఉత్తరానికి 30-60 మైళ్ళు అదనంగా విమానం వెళ్ళింది. గాలి విమానాన్ని పక్కకు తోయడంవల్ల దిక్కుచిలో దిశ మారుతుంది. అలా మారడంవల్ల విమానం దారి తప్పి, ఎక్కువ దూరం అనవసరంగా వెళ్ళవలసివస్తుంది.

ఒకవేళ మళ్ళీ పెనుగాలి వచ్చి, విమానాన్ని కుదిపేస్తే ఎలాగ? నేను దిక్కుచిలో పొరపాట్ల

వల్ల దక్షిణంగా 440 మైళ్ళు అదనంగా ప్రయాణం చేసి ఉంటానని అనుకుంటున్నాను.

చార్ట్ వంక చూశాను. నిన్న రాత్రి నేను గుడ్డిగా ప్రయాణం సాగించి ఉంటే బిస్కెట్ అఖాతం దగ్గరికి వెళ్ళి ఉండేవాణ్ణి. మేఘాలు అడ్డగిస్తే నేనూ, చంద్రుడూ కూడా రాత్రి వేళ, భూభాగాన్ని గాని, సముద్రాన్ని గాని చూడలేక పోయిందుము.

అలా జరిగితే నాకు దిక్కులు తెలియక మరో రాత్రి అదనంగా ప్రయాణం చేయవలసి వచ్చేది. అప్పుడు పారిస్ చేరాలంటే అదనంగా పెట్రోల్ ఎలా దొరుకుతుంది ?

మరో ఆలోచన తట్టింది. 20 డిగ్రీలు ఉత్తరంగా తిరిగితే ఐర్లాండ్ చూడగలను. చీకటి పడకుండా నే నక్కడికి వెళ్లగలిగితే అక్కడ్నుంచి పారిస్ కి ఛారి సులువుగా కనుగొనగలను.

‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ ఐర్లాండ్ వైపు వెళ్ళగలదు. కాని, మధ్యలో దక్షిణపు గాలి

గంటకు 50 మైళ్ళు వేగంతో వీస్తే, నేను ఇంకా ఉత్తర దిశకు పోవలసివస్తుంది.  $50 \times 7 = 350$  మైళ్లు ఉత్తరంగా పోవాలి. దిక్కుచిలోని తేడాలకు 50 మైళ్ళు కలపాలి. మొత్తంమీద ప్రయాణంలో ఇంకో 400 మైళ్ళు అధికం అవుతుంది.

నేనలా ఉత్తరదిశగా పోతే 'స్కాట్' తీరం చేరుతాను. అలాగే 20 డిగ్రీలు దక్షిణానికి వెళ్తే బ్రిటిష్ దీవులే పూర్తిగా కనబడకుండా పోతాయి. అప్పుడు చీకట్లో మంచుకొండలతో నిండిన 'నార్వే' తీరం చేరవలసివస్తుంది.

ఉత్తర వాయువు, దక్షిణ వాయువు - ఇంకా ఎన్నో దిక్కులనుండి వీస్తోంది గాలి. ఒక వేళ నిన్న రాత్రి నేను విమానంలో ఉన్న సమయంలో తూర్పునుండి గాలి గంటకు 50 మైళ్ళు వేగంతో వీచి ఉంటే ఏమయి ఉండేది? నేను 1,000 మైళ్ళు ఇంకా వెనకనే ఉండే వాణ్ణి! అక్కడనుండి 20 డిగ్రీలు ఉత్తరంగా తిరిగితే గ్లాస్గో చేరవలసి వస్తుంది.

దేవుని దయవల్ల గాలి వెనకనుంచి నా విమానాన్ని ముందుకు నెట్టుటే ఈ పాటికి ఐర్లండ్ కి 300 మైళ్ళలో మాత్రమే ఉండేవాణ్ని. అలాగైతే నేను 20 మైళ్ళు ఉత్తరంగా వెళ్ల నవసరం లేదు. ఇప్పుడు వెళ్తున్నట్టే దక్షిణంగా ముందుకు సాగితే సాయంత్రానికి ఫారిన్ చేరుకోగలను.

నాకో మూడు ఆలోచనలు తడుతున్నాయి. ఒకటి మాత్రం నేనుత్తరంగా వెళ్ళాలని వాదిస్తోంది. “స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ బూయి” సర్క్యూనింలో ఉండగా కొన్ని వారాల కిందట నేను ఎలా ప్రయాణం చెయ్యాలో సమగ్రంగా ఆలోచించి ఒక నిశ్చయానికి వచ్చాను. ఆ ప్రకారమే ఇప్పుడు చెయ్యాలి. ఆనాడు ఫాక్టరీలో చార్ట్స్ పరిశీలించి, నా కార్యసాధనకు మార్గం అన్వేషించుకున్నాను. సముద్రాన్ని మూడువంతులు దాటేవరకు ‘దిక్కుచి’ కదప కూడదని అప్పుడు అనుకున్నాను. సముద్రమధ్యలో దిక్కుచి ‘ఆంగిల్’ మారిస్తే ఐర్లండ్, ఇంగ్లండ్ ఫ్రాన్స్ ఉత్తరతీరం ఏవీ నా కళ్ళబడవు.

నేను న్యూఢౌండ్ లాండ్ దాటాక గంటకి సరా  
 ౪రి వేగం 120 మైళ్ళుంటుంది. ఆంగిల్స్ మార్చడం  
 వల్ల అదనపు ప్రయాణం ఎక్కువవుతుంది.  
 బహుశా ఇప్పుడు ఐర్లండ్ కి 420 మైళ్ళలో ఉండి  
 ఉంటాను. నేను వెళ్ళేమార్గం సరైనదేనని  
 తోస్తోంది. దిక్కుచిలో డిగ్రీలు మార్చకుండా  
 విమానం ఎటు వెడుతోందో అటే పోనిచ్చాను.

ఇప్పుడు గాలి ఎటు వీస్తోందో తెలుసుకోడానికి  
 ప్రయత్నిస్తున్నాను. కింద సముద్ర కెరటాలు నేను  
 వెళ్తున్న దిక్కువైపు లేచి పడుతున్నాయి.  
 బహుశా గంటకు 30 మైళ్ళ వేగం  
 ఉంటుంది. 119 డిగ్రీలను కింఘన్ చూపిస్తోంది.  
 ఐర్లండ్ వ 400 మైళ్ళో ఉంది. ఉత్తరానికి జరి  
 గిన ఒక డిగ్రీ తేడా 119 కి కలిపితే 120 డిగ్రీలు.

గంటకు 30 మైళ్ళ వేగంతో గాలి విమా  
 నాన్ని సుమారు 5 డిగ్రీలు కుడివైపుకు జరిపించన్న  
 మాట. 120 నుంచి 5 తీసివేస్తే నా దిక్కుచి  
 115 డిగ్రీలు చూపించాలి.

“ఎర్త్ ఇండక్స్ కంపస్”ని సరిచేసుకుని, రెండు డిగ్రీలు జరిపాను. ఈ అమూల్య సమయంలో అద్భుత వాతావరణంలో, నిద్రమత్తులో పగటి కలలు కంటూ కాలం వృధా చేయకూడదు. ఈ మధ్యాహ్నం, రాత్రినీ తట్టుకోగల శక్తిని నాలోకి తెచ్చుకుంటున్నాను.

నా ఆలోచనలను కట్టిపెట్టి మనస్సును నిర్మలం చేసుకున్నాను. కిటికీలలోనుంచి ఇరుప్రక్కలా కింద నున్న సముద్రాన్ని, పై నున్న ఆకాశాన్ని తన్మయుడనయి చూస్తున్నాను. నేను బాగా దక్షిణంగా వెళ్తే సముద్రంలో ఓడలు ఎక్కడైనా కనిపించ వచ్చును. సూర్యుడు నడినెత్తిమీదికి వచ్చి, కాక్ పిట్ లోకి పై ఖాళీలోనుండి తొంగి చూస్తున్నాడు.

మోన్ టానాలో, రెడ్ లాడ్జ్ పట్టణ సమీపం లోని మైదానంలోజరిగిన ఒక సంఘటన నాకు జ్ఞాపకం వస్తోంది ఇప్పుడు. ఆవేళ బాగా ఎండగా ఉంది. నేనూ, లించ్, స్టాండర్డ్ విమానం నీడలో ప్రయాణీకుల కోసం కూర్చున్నాం. ఒక్క ప్రయాణీకుడు కూడా రాలేదు. అందుచేత ఆ రోజున

మా సర్వీస్ ఆపు చేయవలసివచ్చింది. చివరికి ఒక టూరింగ్ కార్ మా ప్రక్కన వచ్చి ఆగింది. కాగ్లొనుంచి ఒకాయన టోపీ పెట్టుకుని టిప్ టాప్ గా దిగాడు. చూస్తే ధనవంతుడైన ఓ ఫారం యజమానిలా కన్నడ్డాడు.

“ఇదిగో! నా పేరు టర్నర్. నన్ను విమానంలో ఊరిపైన తిప్పడానికి ఎంత సొమ్ము తీసుకుంటావ్?” అని అడిగాడు.

“సరదా తీరేలా ఊరిపైన తిప్పడానికి మేం 10 డాలర్లు తీసుకుంటాం,” అన్నాడు లించ్.

“ఓన్ ఇంతేనా?”

ఆ పెద్ద మనిషిని కాక్ పిట్ ముందు సీట్ లో కూర్చోపెట్టి, బెల్ట్ తో కట్టాం. ప్రొపెలర్ తిరిగింది. నిమిషంలో లించ్ విమానాన్ని ఆకాశంలోకి తీసుకుపోయాడు. నేను కింద రాళ్ళను ఇటూ అటూ నెట్టుతూ పచార్లు చేస్తున్నాను. పదిహేను నిమిషాల్లో స్టాండర్డ్ విమానం దిగింది. టర్నర్



గర్వంగా విమానం దిగి, నా చేతికి 10 డాలర్లు  
ఇచ్చి నవ్వుతూ, తన కార్లో వెళ్లిపోయాడు.

లిచ్ నా వంక చూసి నవ్వుతూ, “ఈ వేళ విమా  
నంలో ఏదో కొత్త అనుభూతి కలిగింది. చార్లెస్ !  
మేం గాలిలోకి వెళ్ళాక అతడు చప్పట్లు కొట్టి ఏదో  
అన్నాడు. హెయారులో వినబడలేదు. స్పీడ్  
తగ్గించాను.”

“కొంచెం దిగువగా మెయిన్ రోడ్డు పైగా  
పోనియ్యి,” అన్నాడు అతను.

విమానాన్ని కిందుగా మేడలపైనుండి పోని  
చ్చాను. వంద అడుగుల ఎత్తులో వెళ్తున్నాను.  
ఊళ్లో వాళ్ళంతా విమానం వైపు చూస్తూ, రోడ్డు  
మీద గుమిగూడారు. టర్నర్ కింద మనుష్యుల్ని  
చూస్తూ, కేకలుపెట్టి చిన్న కుర్రాడిలా ఆనందిం  
చాడు. తన జేబులో ఉన్న పిస్టల్ తీసి, క్రిందకి  
గుళ్ళు ప్రేల్చాడు. కాని, అదృష్టవశాత్తూ ఎవ్వరికీ  
ఆ గుళ్ళు తగలలేదు.”

సెకండ్లు, నిమిషాలు, గంటలు గడిచిపోతున్నాయి... శీతోష్ణస్థితి వేడిగా ఉంది. సూర్య కిరణాలు కాక్ పిట్ లో పడుతున్నాయి. విమానం కొంచెం ఉత్తరంగా తిరుగుతోంది. కుడి రడర్ లాగాను. నేను పగటి కలలు కంటున్నానేమో! ఇంకా జాగ్రత్తగా ఉండాలి. విమాన భాగాలన్నిటినీ అతి మెలకువతో అదుపులో ఉంచుకోవాలి.

సూర్యబింబం నాకు మహాపకారం చేస్తోంది. సూర్యుడు కన్నిస్తున్నంతసేపూ దిక్కుచి, టర్న్ ఇండికేటర్ వాటి వంక చూడ నక్కర్లేదు. ఒక సారి తల విదుపుకుని జేబులో చెయ్యి పెట్టాను - జేబు రుమాలు కోసమని. నా చేతివేళ్ళ కేదో గట్టిగా తగిలింది. జేబులో ఏమున్నాయో జ్ఞాపకం లేదు. జేబులో ఒక చాకు, పెన్సిల్ ఉన్నాయి. ఒక గొలుసు కూడా చేతికి తగిలింది. దాన్ని తీసి అరచేతిలో పట్టుకున్నాను. అది సేంట్ క్రిస్టోఫర్ పతకం. ఒక సాధువు, అతని అనుచరులు, ఒక చిన్న బిడ్డ దానిపైన చిత్రించబడ్డారు. దానిని నా కెవరిచ్చారో! తెలియని వ్యక్తి ఎవరో నా జేబులో

పడేసి, నా ధన్యవాదాలు తీసుకోకుండానే వెళ్లి పోయాడు.

నా వాచీలో 9-52 గంటలైంది. అంటే నేను బయల్దేరి 26 గంటలయింది. ఇంజన్ విరామం లేకుండా పని చేస్తోంది.

సూర్య కిరణాలు మళ్ళీ కాక్‌పిట్‌లో పడు తున్నాయి, దిక్కుచి పక్కకు తిరిగింది. అలా ఎడమ వైపు తిరిగకుండా చేశాను. ఐర్లాండ్ వెళ్లకుండా తిన్నగా పారిస్‌కి సూటిగా వెళ్లాలనుకుంటున్నాను. దిక్కుచి ముల్లుసి మధ్యగా ఉంచి, దీక్షగా దాన్నే చూస్తున్నాను. అందుకు నా శక్తినింతటిని వినియోగించ దలచాను.

కొద్ది నిమిషాలు దిక్కుచిని చూసేసరికి దృష్టి చెదిరి కాక్‌పిట్‌లోని ఇతర పరికరాలు, మీటర్లు స్వీచ్‌ల మీదకు పోయింది. నా కాలి కింద వార్నిష్ బోర్డుమీద నా అడుగుల అచ్చుపడ్డాయి. మళ్ళీ విమానం ఉత్తర దిశగా తిరిగింది. ఇది నేను మొదటిసారి పల్లెటూళ్ళపైన విమానంలో ఎగిరి

నట్టుంది. అటు పక్కకు తిరిగిన విమానాన్ని ఇటు తిప్పి, నిదానంగా పోనిస్తున్నాను.

అది 1923 సంవత్సరంలో మే నెల. జార్జియా లోని సదర్న్ ఫీల్డ్ కి ఒక చిన్న విమానం కొండా మని వెళ్లాను. అక్కడ కొంత మంది పనివాళ్ళు అమ్మకానికని పాత మిలిటరీ విమానాలను బాగు చేస్తున్నారు. సన్న చూడగానే నేనొక గొప్ప వైమానికుడని అనుకున్నారు. కాని, ఛాళ్ళు నా గురించి ఊహించినంత గొప్పవాడిని కాదనిపించింది నాకు. ఏడాది కిందట 8 గంటలు పైలట్ గా తర్ఫీదు అయ్యాను. ఇంకా ఎంతో అనుభవం సంపాదించవలసి ఉంది.

జెన్నీ తయారయింది. నేను పైకి ఎగిరేముందు కారులా నేలమీదనే రెండు మూడుసార్లు తిప్పాను. విమానమంతా నా కంట్రోల్ లో ఉందని తెలుసుకున్నాను. అలా అనుకునేలోపలే నేను ఆకాశంలో ఉన్నాను. త్రాటిల్ని వదిలేసి కొంతసేపటికి విమానాన్ని నేలమీదకు దింపాను. కుడిరెక్క అల్ల

ల్లాడింది. పైలట్ దుస్తులతో ఒక వ్యక్తి నవ్వుతూ,  
నా దగ్గరకొచ్చాడు.

“నీవు మళ్ళీ పైకి వెళ్ళినప్పుడు నన్ను విమా  
నంలో నుంచి కాక్ పిట్ పైకి దూకనిస్తావా?” అని  
అడిగాడు.

నా బుగ్గలు ఎర్రబడ్డాయి. “గాలి విసురుగా  
ఉంది. అయినా నేను అప్రోబర్ నల తర్వాత మళ్ళీ  
ఇంతవరకు విమానాన్ని నడిపించలేదు,” అన్నాను  
నేను.

అతడు కాక్ పిట్ లోకి అడుగేశాడు. నేను  
విమానాన్ని పైకి తీసుకెళ్ళాను. అతడు బాగా  
అనుభవజ్ఞుడు. ఏదారుసార్లు పైకి ఎగిరి దిగాం.

అతడు విమానం నడపడంలో నా నేర్పు చూసి,  
“నీకేం ఫర్వాలేదు. విమానం బాగా నడుపు  
తున్నావ్. నీకు మంచి భవిష్యత్తుంది,” అన్నాడు  
నవ్వుతూ.

‘సేంట్ లూయి’ కుడి రడర్ మూడు ‘డిగ్రీలు’  
తిరిగింది.

సదర్న్ ఫీల్డ్ లో నేను మూడు వారాలు  
గడిపాను. ఐదు గంటలు విమాన నిర్మాణమంతా  
క్షుణ్ణంగా తెలుసుకున్నాను. ఈ విమానంతో  
విలాస పురుషులనుంచి కొంత డబ్బు ఆర్జించవచ్చును  
కున్నాను. మిన్నెసోటా, మెరిడియన్, మిసిసిపీ  
మొదలైన ప్రదేశాలన్నీ విమానంలో తిరిగాను.  
ఆ రోజు నేను దిక్కు తెలియకుండా ప్రయాణం  
చేశాను. అప్పుడు నేను కొన్న దేశపటంలో కొండ  
గుర్తులు కొన్ని లేకపోవడంవల్ల దారి తప్పాను.  
ప్రయాణం తొందర్లో దిక్కుచిని అమర్చలేదు.  
ఇంతలో గాలివాన ఎదురైంది. ఎలాగైతేనేం అతి  
కష్టమీద విమానాన్ని ఒక పచ్చిక బయల్లో  
దింపాను. చక్రాలు బురద గుంటలో దిగబడ్డాయి.  
ప్రొపెలర్ పాడైంది. చాలా మంది జనం—  
ముఖ్యంగా కుర్రకారు నా విమానం చుట్టూ  
మూగారు. “నేనిప్పుడు ఎక్కడ ఉన్నాను - లూషి  
యానా దగ్గరా?” అని వాళ్ళనడిగాను. మెరిడియన్ కి

ఉత్తరంగా 100 మైళ్ళలో మిసిసిప్పీలో ఉన్నానని  
వాళ్ళు చెప్పారు. అది నేను బయల్దేరిన చోటు.  
అంటే పశ్చిమంగా వెళ్లే బదులు ఉత్తరంగా వెళ్లా  
నన్నమాట.

ఆ గట్టి నేలను విడచి ఆకాశంలో ఎగురుతూంటే  
ఎంత హాయిగా ఉంది!

విమానం మళ్ళీ 5 డిగ్రీలు తప్పుదారికి మళ్ళింది.  
నేను ఇంక జాగ్రత్త వహించాలి.

నేను మిన్నెసోటాలో మా ఫారమ్ వద్ద దిగి  
నప్పుడు-అది వేసవికాలం. ఒక సెలయేరు, నది,  
పొలాలు, చిట్టడవి పైనుంచి కనబడ్డాయి. అక్కడే  
మా ఫారమ్. కంచె దగ్గర విమానాన్ని ఆపాను.  
అక్కడంతా అడవి మొక్కలు ఎన్నో పెరిగాయి.  
ఫారమ్లోని ఇళ్ళన్నీ శిథిలమై పోయాయి. ఒక పెద్ద  
ఇంటికి మాత్రం తాళం వేసుంది. విమానాలు  
నడుపుకుంటూ ఆకాశంలో పక్షిలా ఎగిరే నేను, ఆ  
ఫారమ్లో పని చేయించడం అసాధ్యం.

ఆ లోయలో కావలసినంత కలప దొరుకుతుంది.  
 ఇవన్నీ జ్ఞాపక చిహ్నంగా మిగిలాయి ఇప్పుడు.  
 మా నాన్న మిన్నెసోటా లోయలోని తన అనుభ  
 వాలు నాకు చెప్పినట్టు నేను కూడా నా పిల్లలకి  
 నా చిన్ననాటి ముచ్చట్లు చెప్పాలి.

సూర్యుడు నడి ఆకాశంలోనుంచి దిగుతు  
 న్నాడు. గాలి మందంగా వీస్తోంది. ఏదో పల్చని  
 మేఘం అడ్డుగా నచ్చి సూర్యకాంతిని తగ్గించింది.

యూరప్ నా కంటికి కనిపించే ఆ దిగంచలం  
 లోనే ఉంది. నా వెనక ఆమెరికా ఉన్నట్టే నా  
 ముందు యూరప్ ఉండితీరాలి. ఎక్కడికి వెళ్తుంది?  
 ప్రపంచ పటంలో స్పష్టంగా కనబడుతోంది.  
 యూరప్ వెళ్లివచ్చిన వాళ్ళని నేను చూశాను.  
 జాగ్రఫీలు, హిస్టరీలు యూరప్ ఉండని రుజువు  
 చేస్తున్నాయి. కాని, ఈ సముద్రం ఎంతటికీ తరగడం  
 లేదు. సముద్రంలో ఏదో నల్లగా కనిపిస్తోంది.

పరిశీలనగా కిందికి చూశాను. రెండు మూడు  
 మైళ్ళు వెళ్లిన తర్వాత సముద్రంలో ఒక పడవ



కన్పించింది. కళ్ళు నులుపుకుని, మళ్ళీ చూశాను. ఒక చిన్న పడవ-ఇంకా-చాలా పడవలు - చెదురు మదురుగా సముద్రం మీద కన్పడుతున్నాయి. నాలో పర్ణించలేని ఉత్సాహం కలిగింది, నిద్రమత్తు ఎగిరిపోయింది. ఎగిరి గంతెయ్యాలనిపించింది.

అవి చేపలను పట్టే పడవలు ! యూరప్ తీరం ఆట్టే దూరం ఉండదు. ఆ చిన్న పడవలు ఎక్కడివో? ఐర్లండ్, ఇంగ్లీష్, స్కాట్, ఫ్రెంచ్ - పీటిలో దేనికి చెందినవో? స్పెయిన్ వా? నార్వేవా? ఈ పడవలు తీరానికి ఎంత దూరంలో ఉన్నాయో తెలుసుకోవాలి.

మొదటి పడవ 10 మైళ్ళ లోపునే ఉంటుంది. నా విమానాన్ని కిందుగా దింపి, 50 అడుగుల ఎత్తులో పోనిస్తున్నాను. పడవల్లో ఎక్కడా మనుష్యులు కన్పించడం లేదు. విమానం హోరుకి ఆ మనుష్యులు భయపడి, డెక్స్ అడుగున చాగుని ఉంటారు. వాళ్ళు విమానాన్ని ఇదివరలో చూసి ఉండరు. ఈ పడవలు ఐర్లండ్ కి ఉత్తరంగా ఉన్నాయా లేక బిస్కే అఖాత ప్రాంతంలో

ఉన్నాయా? నేను ఎటు వెళ్ళాలో నాకే తెలియడం లేదు.

ఒక పడవకు దగ్గరగా విమానాన్ని పోసిచ్చాను. పడవపైన ఎవరూ లేరు. చాటుగా ఒక మనిషి తల కన్నడిగింది. పైకి కళ్ళప్పగించి చూస్తున్నాడు. విమానాన్ని పడవకు ఇంకా దగ్గరగా పోనిచ్చి, ఇంజన్ హోరు తగ్గించి, “వర్లండ్ కి ఎటు పోవాలి?” అని అరిచాను.

పల్లెవాడి ముఖం చూస్తూ, విమానాన్ని వెనక్కి తిప్పి, మళ్ళీ పడవమీదుగా ఎగిరాను. ఏం జవాబు లేదు.

ఏవో మాయ పడవల్లా ఉన్నాయి. ఒక్కడూ విమానం చూడ్డానికి పైకి రాడేం? నిర్భయంగా వాళ్ళు పైకి వస్తే, మాట్లాడవచ్చు ననుకున్నాను. ఇప్పుడు నీటికి ఇంకా దగ్గరగా వెళ్లాను. ఆ పల్లె వాళ్ళు నన్ను పలకరిస్తారేమోనని ఆశగా వాళ్ళ వంక చూశాను.

నేను ఇంకో పడవమీదుగా ఎగిరితే? లాభం లేదు. పగటి వేళ పెట్రోల్ ను వృధా చేయకూడదు. దీపం ఉండగానే ఇల్లు చక్కపెట్టుకోవాలి. ముందుకి వెళ్లి నా ప్రయాణం సాగించడం మంచిది. ఏవో స్వీపాలు, పడవలు కళ్ళకు కన్నడ్డాయి. నాకు కొంత ధైర్యం కలిగింది.

‘స్పెరిక్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ని తూర్పు దిక్కుగా మళ్ళించాను. గడియారంలో ముల్లు ముందుకి జరుగుతున్నాయి. 10-35, 10-45 మళ్ళీ ఆకాశం మారింది. మబ్బులు ఎదురౌతున్నాయి. ఉత్తర దిక్కున మేఘాలు మరీ ఎక్కువగా కమ్మ తున్నాయి.

10-52 న్యూయార్క్ పైమ్. ఇప్పటికి 27 గంటలు ప్రయాణం చేశాను. దిక్కుచి ముల్లును మధ్యగా ఉంచాను.

ఒక్కసారి చల్లని గాలి రివ్వున కాక్ పిట్ లోకి వీచింది. వర్షం ప్రారంభమయింది.

వర్షపు జల్లులోనుంచి దిక్కులన్నీ పరిశుభ్రంగా  
చూశాను. ఈశాన్య దిక్కున కిందుగా ఒక  
మేఘంలో పొగమంచులా కనబడింది. అది  
భూప్రదేశమేమో! ఔను-అలాగే కనబడుతోంది.  
నిజంగా భూమేనా? లేక పొగమంచు నన్ను మోస  
గిస్తున్నదా? పది, పదిహేను మైళ్ళు వెళ్ళాను.  
ఇంకా వర్షం పడ్తోంది. కింద ఏవో కొండల్లా కని  
స్తున్నాయి. నేను న్యూఘాండ్ లాండ్ దాటి 16  
గంటలయింది. కనబడేది ఐర్లాండ్ అయితే 2½  
గంటల ప్రయాణం కలసి వచ్చిందన్న మాట! ఇది  
కలా? నిజమా? నా మనస్సు మెలకువగానే ఉంది.  
నేను నిద్రపోవడం లేదు. 'సేంట్ లూయి' దగ్గర  
ఛారి నే గమ్యస్థానం చేరుకోగలదు.

నేను కళ్ళు పెద్దవి చేసి కిందకు చూశాను. ఏళ్ళూ,  
కొండలూ, మైదానాలూ కనిపిస్తున్నాయి. సముద్రం  
లోకి పర్వతాలు చొచ్చుకుని ఉన్న తీరం కన  
బడింది. చిన్నదీవులు తీరాన్ని ఉన్నాయి. ఐర్లాండ్!  
స్కాట్ లాండ్ లో మైదానాలు పచ్చగా ఉంటాయి.  
కార్నవాలి, బ్రిటనీలలో పర్వతాలు చాలా  
ఎత్తైనవి.

నేనిప్పుడు కెరటాల తెల్లని నురుగు చూస్తూ,  
 తీరం వెంబడే వెళ్తున్నాను. ఒక కొండ పక్క  
 ఏదో ఫారమ్‌లా కనబడుతోంది. ఒక లంకలోని  
 పల్లెమీదుగా వెళ్తున్నాను. పటంలో చూశాను.  
 ఐర్లాండ్‌కి దక్షిణంగా వాలంటీయా లంక, డింగిల్  
 అభాతం ఉన్నాయి.

నేను సరిగ్గా సరైన దారిలోనే వెళ్తున్నాను.  
 నా బడలిక అంతా పటాపంచలై పోయింది.  
 ఐర్లాండ్ దక్షిణానికి నా విమానం దూసుకు  
 వెళ్తోంది. పల్లెటూళ్లలోని ప్రజలు వాన పడు  
 తున్నా వీధుల్లోకి వచ్చి పైకి చూసి, చేతులు  
 ఊపుతున్నారు. నేను మళ్ళీ మనుష్యుల్లో పడ్డాను.

ఇంకా ప్రయాణంలో ఆరోవంతు ఉంది. అంటే  
 600 మైళ్ళలో పారిస్! కొన్ని గంటలవరకూ  
 నూర్యకాంతి ఉంటుంది. తర్వాత సంధ్య చీకటి  
 పడకుండా ఫ్రాన్స్ దేశం చూడగలను. నేను దక్షి  
 ãంగా కెర్రీలోని వచ్చని పొలాలమీదుగా వెళ్తు  
 న్నాను. నా విమానంలో నిన్న రాత్రి ఎదురైన  
 దెయ్యాలూ, నిద్రాదేవతా నన్ను వదిలిపెట్టి పరారీ

అయ్యాయి. అవి మళ్ళీ నాకింక ఎదురుపడవు. ఎదురుగా రాలేవు.

నేను మేల్కొనే ఉన్నాను. ఆశతో దక్షిణ చిక్కుకే చూస్తున్నాను. మళ్ళీ మంచుతోను, మేఘాలతోను నిండిన రాత్రి ప్రయాణం మరి ఉండదు. ఇంకో చిన్న ఇరుకైన ద్వీపం దాటాలి. పటంలో ఇంగ్లండ్ సరిహద్దులు చూశాను. ఆరు గంటల్లోపునే పారిస్ చేరగలను. నిన్న రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డు మీద నడిచాను. ఇవాళ లబూర్ రైలు మైదానం మీద నడుస్తాను. నేను అనవసరంగా 50 మైళ్ళు మాత్రం ఐర్లండ్ మీదికి వెళ్ళుంటాను. అవ్యష్టవశాత్తు ఎక్కువ దూరం ఉత్తరంగా పోలేదు.

నాకు దెయ్యాలంటే నమ్మకం లేదు. కాని, నా విమానంలోకి ఏవో నీడలు మనిషి ఆకారాల్లో చేరాయి. అవి అధికారస్వరంతో నాకు సలహాలిచ్చి, ఆజ్ఞాపించాయి. 'ఏమన్నాయి అవి? అని ఎవరైనా అడిగితే మాత్రం నేను చెప్పలేను. అదొక విచిత్రానుభవం.

[28 గంటల పెట్రోల్ ఖర్చయింది. అతడి ముందు కొద్ది దూరంలోనే ఇంగ్లాండ్ పశ్చిమ తీరం ఉంది. ఆ యువక వైమానికుడు అతి కఠిన పరీక్షలకు తట్టుకుని బ్రతికి బయటపడ్డాడు. అతని ప్రయాణంలోని కష్టాల్ని దాటి, గట్టు ఎక్కాడు. కాని, ఇంతలో ఒక్కసారి ఇంజన్ ఓ కుదుపు కుది పింది. టపటప లాడ్డం మొదలుపెట్టింది. ఇదేనా సమాప్తి? గమ్యస్థానం చేరువలో ఉందనగా సముద్రంలో తప్పకుండా దిగవలసి వస్తుందా?]

నిన్నటి ఉదయంనుండి 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లో అనేక ప్రదేశాలపైనుండి అలా ఎగిరి వస్తున్నాను. ఆ ప్రదేశాల్లో టైమ్ పలురకాలుగా ఉంది. పన్నెండు దాటి చాలా సేపయిందని సూర్యుణ్ణి చూసి చెప్పవచ్చు. న్యూయార్క్ టైమ్ ప్రకారం నా వాచీలో 11-52 అయింది. ఇప్పటికి 28 గంటల కాలం పెట్రోల్ ఖర్చయింది.

డామ్ బోర్డుమీద మరో గుర్తుపెట్టాను. ఫ్యూన్ లేజ్ టాంక్ నుండి ముందు టాంక్ కి పెట్రోల్ సర

ఫరా మార్చాను. అది పూర్తిగా ఖాళీ అయ్యే  
 వరకు మళ్ళీ మార్చను. ముందున్న ఆ టాంక్  
 ఖాళీ అయితే విమానం బరువు వేనక్కు తూగు  
 తుంది. తప్పని సరిగా కిందకు దిగవలసివస్తే  
 ముందుకు దూసుకుపోదు. దిగువ మబ్బుల్లోనుండి  
 వడివడిగా మేఘాలు పైకి పోతున్నాయి. అవి  
 చాలా తేలికయినవి. ఆకాశం నిర్మలమవుతోంది.  
 ఇప్పుడు దిబ్బండలంవరకు వదీ అడ్డు లేదు.  
 సేంట్ జార్జి ఛానల్లోని వెడల్పాటి భాగంనుండి  
 ఈశాన్యమూలంగా నేను పోవాలి. మరో రెండు  
 గంటల్లో ఇంగ్లాండ్లోని కార్న్ వాల్ తీరం నాకు  
 తగులుతుంది. ఎదురుగా ఏవో నాలుగు ఓడలు  
 కన్నడుతున్నాయి! నా విమానంలో పెట్రోల్  
 ఇంకా చాలా ఉంది. నా విమానయానంలోని పెద్ద  
 కష్టాలన్నీ గట్టు ఎక్కాయి.

అంత బరువును నేను ఇంతదూరం ఎలా తీసు  
 కొచ్చానో నమ్మలేకుండా ఉన్నాను...మరో 50  
 సంవత్సరాల్లో అందరూ విమానాల్లోనే ప్రయాణం  
 చెయ్యొచ్చు. మిలియన్ల కొద్దీ విమానాలు చుట్టూ  
 ఎగురుతుండడం నాకంత ఇష్టం లేదు. విమాన



పరిశ్రమ అభివృద్ధి పొందాలనే నా కోరిక. కాని, ఆకాశంలో నిరాటంకంగా, ఏకాంతంగా ఉండడం మంచే నాకెంతో ఇష్టం. ఆ నిర్మలాకాశంలో బజారు గద్దలాగ విమానాలు ఎగరడం నాకు ఇష్టం లేదు.

ఎత్తుకు వెళ్తుంటే విమానం కుదుపుతుందే? నాకు ఈ కుదుపు ఒక షాక్ కొట్టినట్టు అయింది. చైతన్యం తప్పతుందేమో అనుకున్నాను. ఇప్పటి వరకు వెనుక గొట్టాంలోనుండి పొగ ఒకే విధమయిన చప్పుడు చేస్తూ, సవ్యంగానే వచ్చింది. కాని, ఇప్పుడు పొగ పోయే శబ్దం ఉండి ఉడిగి వస్తోంది. చట్టన స్టిక్ మీద చెయ్యి వేశాను. ఇప్పుడున్న స్పీడ్ తగ్గకూడదని స్టిక్ ని ఆడిస్తున్నాను. ఇంజన్ చెడింది! తప్పని సరిగా కిందకు దిగవలసి వచ్చేటట్టుంది. ఇంజన్ ఆ విధంగా సూచిస్తోంది! నా విమానయానం పూర్తవుతోందని నాకు ధీమా ఎక్కువయిందనా? లేక నాకు బుర్ర తిరుగుడు ఎక్కువయిందా? అదీ! నేను మరచిపోయాను. కొంప ములిగేదేం లేదు. నేను అనుకున్నట్టు ముందు టాంక్ పూర్తిగా ఖాళీ అయింది. రెక్కల్లోని మధ్యటాంక్ కి మార్చాను. మార్చాలి.

త్రాటిల్ని, మిక్చర్ని కాస్తేపు మూసేసి హాండ్  
 వంపు వేగంగా కొట్టాను. దిబ్బిండలంలో నా ఎదుట  
 ఓడలు కనబడతాయేమోనని ఒక్కసారి ముందుకు  
 చూశాను. ఒక వేళ మళ్ళీ ఇంజన్ పనిచేయక దిగ  
 వలసివస్తే ఆ ఓడలకు చేరువలో దిగవచ్చు. రెండు  
 ఓడలు దూరంగా కన్పడుతున్నాయి. కాని గైడ్  
 చేసుకుంటూ దిగినా అవి నాకు అందని దూరంలో  
 ఉన్నాయి. నేను నీళ్లలో పడితే, చిందిన నీళ్ళు  
 కూడా వాళ్ళకు కనబడవు. గాలి వెనుకనుండే  
 వస్తోంది గాని దక్షిణముఖంగా ఉంది. అయితే  
 కొంచెం ఎడమపక్కగా పోవాలి. తిన్నగా పోవ  
 డానికి వీలేదు. సేఫ్టీ బెల్ట్ పెట్టుకోవాలిగాని నా  
 రెండు చేతుల్ని వినియోగించడానికి వీలేకుండా  
 ఉంది.

ఇంజన్ కుదుపు, టపటప తగ్గాయి. త్రాటిల్ని  
 ముందుకు జార్చాను. విమానానికి మళ్ళీ శక్తి  
 వచ్చింది. కాని, నెమ్మదిగా పని చేస్తోంది. కొంచెం  
 వడివడిగా పోనిచ్చానంటే చీకటి పడక ముందే  
 కార్నవాలి, ఇంగ్లిష్ ఛానల్ దాటి ఫ్రెంచితీరం

చేరుకోవచ్చును. త్రాటిల్ని తోళాను. ఇంజన్  
1725 R. P. M. లో పని చేస్తోంది. గంటకు 110  
మైళ్ళు వేగంతో పోయేటట్టు చూడాలి.

అకాశమంతా పొగమంచుతో గట్టగా కప్పడి  
పోతే, డెడ్ రికనింగ్ పద్ధతిని అనుసరిస్తాను. పొగ  
మంచుకు పైకిపోయి సూర్యోదయం అయేవరకు  
పారిస్ నగరంపైన ఎగురుతూ ఈ రాత్రంతా గడిపి,  
తర్వాత కిందకు దిగుతాను. లేకపోతే రోమ్ నగరం  
వరకు వెళ్తాను. యూరప్ దేశ పటం బయటకు  
తీశాను. పారిస్ కు 700 మైళ్ళ ఎగువనుండి రోమ్.  
నేను లబూర్ ఝే చేరుకునే సరికి ఇంకా 1000  
మైళ్ళకు సరిపోయే పెట్రోల్ నా విమానంలో  
ఉంటుంది. కనుక రోమ్ నుండి తిరిగి రావడానికి  
వీలుండదు. రోమ్ లో దిగడం సిగ్గుచేటు. ఇప్పుడు  
నాకు నిద్రమత్తు పూర్తిగాపోయింది. కనుక ఇలా  
ఎంతసేపయినా ఎగురుతూ ఇందులో కూర్చో  
గలను. నిర్విరామంగా రోమ్ కు వెళ్తే 4300 మైళ్ళ  
ప్రయాణం! అయినా నేనీ విమానయానం పారిస్  
వరకే చేయాలని అనుకున్నాను. కనుక ఏమైనా  
సరే లబూర్ ఝేలో దిగి తీరాలి.

నా వాచీలో 1-52 అయింది. మళ్ళీ భూవ  
దేశం పైనుండి పోతున్నాను. ఆ చక్కని చిన్న  
వ్యవసాయపొలాలకు చుట్టూ కంచెలు, పిట్టగోడలు  
ఉన్నాయి. ఇది కార్న వాల్ ! అంత చిన్న పొలా  
లను ఆధారం చేసుకుని కర్షకులు ఎలా జీవిస్తు  
న్నారో? ఇలాంటి నూరు చిన్న పొలాలు కన్నాన్  
లోని ఒక గోధుమ పొలంపాటి చేయవు.

కిందకు ఇంకా 500 అడుగుల ఎత్తుండేట్టు  
దిగాను. నేను జోరుగా పోతూంటే కొంతమంది  
తలలెత్తినన్ను చూస్తున్నారు. వాళ్ళు ఏమను  
కుంటున్నారో? నేను ఈ ప్రాంతంలో ఎగిరే ఒక  
బ్రిటిష్ వైమానికుడనని అనుకుంటున్నారా! లేక  
నేను అమెరికానుండి 30 గంటల్లో యూరప్ ఎగిరి  
వచ్చిన వాడినని వాళ్ళకు తెలుసా? ఇంతకూ, నేను  
అమెరికానుండి యూరప్ కు బయలుదేరినట్టు వాళ్ళు  
పత్రికల ద్వారా, రేడియో ద్వారా తెలుసుకున్నా  
నేనింత వేగంగా ఇక్కడకు వచ్చి ఉంటానని  
ఊహించి ఉండరు.

ఇంగ్లీష్ ఛానల్ కొద్ది దూరంలోనే ఉంది.  
ఇంగ్లాండ్ ని ఎంత వేగంగా దాటేశాను! అది

చిన్న ద్వీపకల్పమే అనుకోండి. నేను ఐర్లాండ్‌ని  
దాటి మూడుగంటలే అయింది. ఈ పాత  
(భూమండలంలో) దేశాలు దగ్గర దగ్గరగా  
ఉన్నాయి. ఇది నాకు కొత్తగా ఉంది. నా వెనుక  
నున్న తీరం మంచులో మాయమౌతోంది. మెల్లగా  
2000 అడుగుల పైకి వెళ్ళాను. పొద్దు బాగా వాలి  
పోయింది. ఏవో కొన్ని ఓడలు మాత్రం ఇంగ్లీష్  
ఛానల్ లో తిరుగుతున్నాయి...

ఫ్రెంచితీరం చేతికి అందుబాటులో ఉన్నట్టుంది.  
సంధ్యకాంతుల్లో మెరుస్తోంది. ఈ తీరంనుండే 13  
రోజుల క్రితం ఆ ఇద్దరు ఫ్రెంచి వైమాని  
కులు-సంగెస్సర్ కోలీలు—పశ్చిమ ముఖంగా  
న్యూయార్క్ బయలుదేరారు. నేను అనతి  
కాలంలో దిగబోతున్న ఆ లబూర్ ఝు విమా  
నాశ్రయంనుండే వాళ్ళు ఫ్రెంచి నేలను వదిలిపెట్టి  
బయలుదేరారు. వాళ్ళు ఎంతదూరం ఎగిరి  
ఉంటారు? మళ్ళీ కనబడకుండా ఎందువల్ల మాయ  
మయ్యారు? ఇంజన్ చెడిపోయిందా? పెట్రోల్  
చాలేదా? దట్టమైన పొగమంచులో చిక్కు

కున్నారా? నక్షత్రకాంతిలో తోవ తప్పి భూప్రదే  
శాలనే వదిలిపెట్టి పోయారా? మంత్ర మహిమగల  
తివాసీమీదనే వాళ్ళు బయలుదేరారు గాని, ఆ  
తివాసీమంత్రం మాయమయినట్టుంది.

విమాన నిర్మాణంలో ఒక నూలువాసి తప్పు;  
వెట్యూరిట్యూబ్ లో చిన్న మంచుగడ్డ - ఇలాంటి  
పొరపాట్లు ఎంత చిన్నవైనా జరిగాయంటే ఎంత  
గొప్ప వైమానికుడైనా మానవలోకం వదిలి  
మరో లోకం చూడవలసిందే!

మొదటిసారిగా నా కంటికి ప్రెంచిరేవు పట్నం  
షెర్ బూర్ కనపడింది. ఆ పట్నంమీద నేను  
డగా సూర్యుడు నన్ను ఆకాశంలో విడిచి తాను  
జారుకున్నాడు.

అమెరికా యూరప్ ఖండాల మధ్య ప్రప్రథమ  
ముగా నిర్విరామ విమానయానం చేసినవాడిని  
నేనే. ఫ్రాన్స్ దేశం పటాన్ని బైటకు తీశాను. నేను  
అనుకున్న టైమ్ కన్నా చాలా ముందుగానే పారిస్  
నగరం నేను చేరుకుంటున్నాను. లబూర్ యెల్లా

నాకోసం ఎదురుచూసే వాళ్ళు ఇంకా విమానాశ్రయానికి వచ్చి ఉండరేమో!

తూర్పున ఆకాశంలో అప్పుడే సంధ్య చీకట్లు క్రమ్ముతున్నా ఇంకా ఎర్రని అరుణ కాంతులు పశ్చిమాదిలో ఉన్నాయి. నేను కిందకు దిగే లోగా ఈ వసంతకాలంలోని అంత్య దినాల సంధ్య కాంతులు తప్ప, ఫ్రెంచిదేశంలో ఇంకేం చూడ గలను? విమానాన్ని కొంచెం దిగువగా పోని చ్చాను. పొలాలు-గ్రామాలు-పేర్లు చదవలేను. సన్నని ఇరుకు వీధులు, ధాన్యపు కొట్లు కన్నడు తున్నాయి.

ఇళ్ళపైనుండి పోతూంటే జనం బైటకొచ్చి చూస్తున్నారు. నీలి నూలుదుస్తుల రైతులు, తెల్ల వలువల వనితలు, వాళ్ళ కాళ్ళ మధ్య పిల్లలు. అందరూ 'విమానం రొద ఎట్నుంచి వస్తుందా?' అని తలలెత్తి చూస్తున్నారు. నా వాచీలో 4-20 అయింది; అంటే ఇక్కడ 9-20 అయిందన్నమాట రాత్రి భోజనం వేళయింది! స్విక్ ని ముడుకులతో పట్టుకుని, గ్రీజ్ పేపర్ బాగ్ లోనుండి ఒక శాండ్

విచ్ తీశాను. బయలుదేరిన తర్వాత ఇదే నా తొలి ఆహారం. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' మీదకు పోతోంది. స్ట్రీట్ ని ముందుకు తోసి ముడుకులతో పట్టుకుని నీళ్ళకాంటిన్ తీశాను. నా కడుపు పట్టినన్ని నీళ్ళు ఇప్పుడు నేను తాగొచ్చు. పారిస్ చేరేలోపల తప్పనిసరిగా నేను దిగవలసి వచ్చినా నీళ్ళకు కరువు ఉండదు. శాండ్విచ్ చప్పగా ఉంది. మింగడం కష్టంగానే ఉంది.

నేలమీద చీకట్లో ఏదీ స్పష్టంగా కన్పడడం లేదు. అన్నీ మసగ్గా ఉన్నాయి. నీడమాత్రంగా కన్పడుతున్నాయి. పొలాల కన్నా అడవులు నల్లగా కనబడుతున్నాయి. గ్రామాల్లోను, పొలాల్లోను దీపాలు మిణుకు మిణుకుమంటున్నాయి. నా మీటర్లమీది డయల్సు మళ్ళీ ప్రకాశిస్తున్నాయి. స్ట్రీట్ ని వెనక్కు తోసి, 2000 అడుగుల ఎత్తుకు వెళ్ళాను.

చీకట్లను చీల్చుకుంటూ దూరంనుండి ఏదో వెలుగు మెరుపులా కనబడి మాయమయింది. అటు



వై పే పరీక్షగా చూశాను. మళ్ళీ కనబడింది. ఏదో విమానాశ్రయంలోని 'బీకన్' అది. ఓ! మరి రెండున్నాయి. అది లండన్ పారిస్ విమాన మార్గం అయిండాని! ఆ మార్గానికి లైట్లు ఉన్నాయని నాతో ఎవరూ చెప్పలేదే. ఇంక అంతా సులువే. ఆ దీపాలు నా తోవలోనే ఉన్నట్టున్నాయి. జౌను.

మళ్ళీ 4000 అడుగుల ఎత్తుకు పోయాను. కిందను దీపాల గుత్తులు అనేకంగా కనబడుతున్నాయి. గుత్తు లెక్కువగా ఉన్న ప్రదేశాలు పట్నాలు; తక్కువగా ఉన్నవి పల్లెలు. పారిస్ నగరంలో రాత్రి కూడా పట్టవగలులా ఉంటుంది! నిద్ర తలంపుకే రావడం లేదు.

అకాల చంద్రోదయంలాగ ఏదో వెలుగు ముందున కనీకనబడకుండా ఉంది. పారిస్ నగరం మెల్ల మెల్లగా పాతాళంలోనుండి బైట కొస్తూంది. లాంగ్ ఐలండ్ ని నేను వదిలిపెట్టి సుమారు 30 గంటలయింది. ముందుకు వెళ్ళినకొద్దీ మిణుకు మిణుకు మంటూ కోటాను కోట్ల దీపాలు పాతా

శంలూ నుండి బయట కొస్తున్నట్టు ఉన్నాయి. నక్షత్రమయమయిన ఆకాశమే కాకుండా నక్షత్రమయమయిన భూఖండం కూడా నా ముందుంది. అవే పారిస్ నగర దీపాలు-దీపావళులు-తోటలు, వనాలు, భవనాలు-వాటి ఆ ఆకారాల్ని తెలియజేస్తున్నాయి ఆ దీపాలు. అదిగో అక్కడ - దిగువ నుండి మీదకు ఎగబాకుతున్నాయి దీపాలు - ఈ ఫెల్ టపక్! దానిపైన ఒకసారి తిరిగి ఈశాన్య దిక్కుగా వెళితే లబూర్ యే!

నా మేపులో లబూర్ యేని నేను గుర్తుపెట్టలేదు. పారిస్ చూసి వచ్చిన అనేకమంది అమెరికన్లకు కూడా దాన్ని గురించి సూచన మాత్రంగానే తెలుసు. “అది చాలా పెద్ద విమానాశ్రయం. అది నీ దృష్టినుండి తప్పిపోడానికి వీలుండదు. ఈశాన్య దిక్కుగా వెళ్తే చాలు,” అని చెప్పారు. నా మేపులో ఒక సున్నా చుట్టాను. దానికి మధ్యగా నా ‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి’ని తీసుకుపోతున్నాను.

అంత పెద్ద విమానాశ్రయంలో ఒక 'బీకన్' ఉండి పీరాలి. కాని 20 మైళ్ళ లోపుగా 'బీకన్' వదీ కనబడ్డం లేదు. తూర్పువైపు కాకుండా పశ్చిమంగా ఒకటి కనబడుతోంది. ముందువైపే వెతకాలని నిశ్చయించుకున్నాను. కాని వెలుగు వదీ కూడా కనపడ్డం లేదు. 4000 అడుగుల ఎత్తులో ఇప్పుడున్నాను. అందువల్ల నా కంటికి కనపడ్డం లేదేమో? చుట్టూ, వరుసగా ఒక సమపద్ధతిలో పసుపు పచ్చని దీపాల మధ్య ఎర్రని, ఆకుపచ్చని దీపాలుండి నల్లగా కన్నడే మైదానంకోసం నేనిప్పుడు ఆన్వేషించాలి.

నా ఎడమవైపు ఒక నల్లని వదో పెద్దమైదానం ఉంది. దాని చుట్టూ దీపాలున్నాయి. కాని, అవి క్రమపద్ధతిలో లేవు. కొన్ని చాలా దగ్గర దగ్గరగా ఉన్నాయి. అది లబూర్ యొక్క కాకపోతే లబూర్ యొక్క ఇంకెక్కడ ఉంటుంది? దానివైపు పోవాలని ఎడమవైపు తిరిగాను. ఆ నల్లని చీకటి మైదానంలో వెలుగుతున్నవి ప్లడ్ లైట్స్? విమానాన్ని నిండుకు దింపడానికి తగినంత ప్రకాశవంతంగా లేవు.

అదొక విమానాశ్రయంలాగే ఉంది. అటు వంటి ఇరుకు ప్రదేశంలో ఎందుకుంది? ఒక వైపు వేలాదివేలు దీపాలు ఉన్నాయి. ఏదైనా ఫాక్టరీ ఏమో? సరిగ్గా దాని పై నే ఎగురుతున్నాను.

అపాయాన్ని సూచించే దీపాలే ఉన్నాయి కాని, దిగవచ్చునని నాకు తెలియజేసేవి ఏవీ లేవు. బీకన్ లేదు. ఫ్లడ్ లైటు ఉన్నాయి. మైదానం అంచు కనబడుతోంది. రావలసిన విమానాలు లేనప్పుడు ఈ దేశంలో బీకన్లను ఆర్పేస్తారేమో? ఇంకా నేను చేరవలసిన టైమ్ కాలేదు. నేను పారిస్ చేరుకోగలననుకొన్న వాళ్ళు కూడా నేనింత వేగంగా వచ్చి ఉంటానని అనుకొని ఉండరు. ఫ్లడ్ లైటును మాత్రం ఉంచి, బీకన్లను ఆర్పే యడమేమిటి?

అబూర్ యె ఉంటుందనుకున్న దిక్కు ఇదే. కాని, ఇంకా దూరంగా ఉంటుందనుకున్నాను. మరి కొన్ని మైళ్ళు ఈశాన్య దిక్కుగా వెళ్తాను. ఇంకే విమానాశ్రయం కనబడకపోతే మళ్ళీ ఇక్కడకే వచ్చి, దిగువగా ఎగిరి చూస్తాను.

ర నిమిషాలయింది. ఏవో చిన్న పట్నాలవో,  
 పల్లెలవో దీపాలు కనబడుతున్నాయి. వెనక్కు  
 తిరిగి, దిగువగా వచ్చాను. మళ్ళీ ఫ్లడ్ లైటు  
 మీదకు వచ్చేసరికి 2000 అడుగుల ఎత్తున  
 ఉన్నాను. అంతకన్నా దిగువకు దిగడం మంచిది  
 కాదు. పారీస్ పరిసరాల్లో ఎక్కడో రేడియో  
 స్తంభాలు ఎత్తుగా ఉంటాయి. నా పాకెట్ ఫ్లాష్  
 లైట్ నేలమీదకు వేసి, వార్త వంపిస్తాను. వంపిం  
 చాను. సమాధానం రాలేదు.

పైన చుట్టూ ఎగురుతున్నాను. అది నిస్సందే  
 హంగా విమానాశ్రయమే! సగం తెరచిన తలుపు  
 ముందు కాంక్రీట్ గచ్చు కొద్దిగా కన్నడుతోంది.

మూల మూలలనుండి ఎగిరి చూస్తూంటే ఆ  
 వెలుగు నీడల్లో కొత్త విషయాలు అనేకం కన్న  
 డాయి. ఆ ఫ్లడ్ లైటు చేరువలో ఏదో నీడగా  
 పెద్ద హేంగర్స్ అంచులు కనబడుతున్నాయి.  
 మైదానానికి ఆ చివర్ని మోటారు కార్ల దీపాలు  
 కనబడుతున్నాయి. ఇందాక వాటిని చూసి, ఏవో

ఛాక్లర్ దీపాలు కిటికీలలోనుండి కన్నడుతున్నాయనుకున్నాను. హేంగర్స్ వెనక దారిలేక నిలబడిపోయిన కార్లయి ఉంటాయి.

మైదానం చాలా పెద్దది. ఫ్లడ్ లైట్లు వెలుగులో మైదానంలో ఒక భాగమే కనబడుతోంది. ఇది లబూర్ యొక్క విమానాశ్రయమే. సందేహం లేదు. మైదానం పైన ఆవులు, మేకలు, జెండాలు మొదలయినవి తోవలో అడ్డులేవని నిశ్చయంగా తెల్సుకోవాలంటే ఇంకా కిందకు దిగి చూడాలి. అప్పుడు వెలిగించని దీపాలు ఇంకా ఏవైనా ఉంటే తప్పక వేస్తారు.

రెక్కల్లోని మధ్య టాంక్ కు పెట్రోల్ మూర్చాను. డాష్ బోర్డు లైట్ వేసి, ఆఖరుసారి చూశాను. సేఫ్టీ బెల్టు తగిలించుకున్నాను. వలయాలుగా తిరుగుతూ కిందకు దిగడం ప్రారంభించాను.

గాలి వీచే దిక్కును సూచించే విండీ సాక్ గుడ్డి వెలుగులో ఒక భవనంమీద కనబడింది. నేను

ఉబ్బి ఉంది. మైదానం మధ్యను ఏముందో నాకో  
 చీకట్లో కన్నడం లేదు. దిగుతూంటే ఏదో కొత్తగా  
 ఉంది. నేను నిద్రపోవడం లేదు. మెలకువగానే  
 ఉన్నాను. నా విమానం ఎంత వేగంతో పోతుందో  
 నాకు తెలియడం లేదు. స్పీడ్ ఎక్కువగా ఉంటే  
 తగ్గించాలి. కూలిపోకుండా చూసుకోవాలి. ఇతరుల  
 సహాయం లేకుండా ఒంటరిగా నేను మొదటిసారి  
 దిగుతున్నట్టూ, నా ప్రయత్నాలన్నీ అసహజంగా  
 తెచ్చిపెట్టుకున్నట్టూ అనిపిస్తోంది.

విమానాశ్రయంలోని సిమెంట్ రోడ్ ఫ్లడ్  
 లైటు వెలుగులో ఇప్పుడు బాగా కనిపిస్తోంది.  
 విమానాన్ని దింపడానికి వీలుగా ఉంది. హేంగర్స్  
 పై కప్పులు కూడా కనిపిస్తున్నాయి. మైదానంమీద  
 చిన్న మొక్కలు, గడ్డి కూడా చాలా స్పష్టంగా  
 కనబడుతున్నాయి. మైదానం చదునుగానే ఉన్న  
 ట్టంది. దూరంలో ఏదో నల్లగా కనిపిస్తోంది.  
 అదేమిటి? నేనేం చెప్పలేను. దూరంగా లైటు  
 మైదానం సరిహద్దును గుర్తిస్తున్నాయి. లబూర్ యె  
 ఎటునుంచి. దిగాలో నూచించడానికి తగినంతగా

హాలా పెద్ద మైదానం కావడంవల్ల ఆ చీకటి ప్రదేశం కూడా నిరాటంకంగా ఉండి ఉండాలి; దిగి చూడాలి.

త్రాటిల్ని తెరచి, విమానాన్ని మళ్ళీ పైకి పోనిచ్చాను. నా రాసు తెలియజేయడానికి, సూటిగా మీదకు లేవడానికి నాకు సాహసం లేక పోయింది. విద్యార్థికి, వైమానిక శిక్షణను ఇస్తున్నట్లుగా ఇప్పుడు నా విమానాన్ని నడిపించాలి.

మళ్ళీ 1000 అడుగులు పైకి వెళ్ళాను. ఫారిన్ నగరంలో దీప సరస్సులున్నట్లు ఉన్నాయి. ఆ సల్లని ప్రదేశం ఇంకా అలాగే ఉంది. ఎవరూ అడనుగా దీపాలను వెలిగించలేదు. మోటారు కార్లు ఇంకా అలాగే స్తంభించిపోయి ఉన్నాయి. మైదానంమీద చలనం ఏమీ లేదు.

గాలి వీస్తున్న వైపుకు ఒక అర మైలు వెళ్ళాను. త్రాటిల్ని తెరచాను. ఈసారి గైడ్ చేసుకుంటూ



దిగేయాలి. విమానాన్ని తగినంత దూరంలోనే  
ముందుకు వాల్చానా? జాను; వేగం 90 మైళ్ళుంది.

ఇంత జోరుగా పోతే ప్రమాదం, స్క్రిన్ ని వెనక్కు  
లాగాలి - సైబిలైజర్ని సరి చేయాలి - త్రాటిల్ని  
మూసేయాలి. ఇంజన్ శబ్దం వినబడ్డంతేదు, చాలా  
నమ్మదిగా పోతోందా? ఆగిపోకూడదు - స్తంభించి  
పోయినట్టుంది. ఒక్కసారి త్రాటిల్ లాగాను -  
చాలా వేగంగానే పోతున్నాను.

అంత వేగంలో పోతున్నా నా విమానం ఆగి  
పోయినట్టే అనిపించింది. నాకేం తెలియడం లేదు,  
భయం పట్టుకుంది. త్రాటిల్ని ఇంకా బాగా తెరచి  
వేగంతో దిగాలి. ఒక్కసారి డాష్ బోర్డ్  
చూశాను. 80 మైళ్ళు చూపిస్తోంది ముల్లు. ఇంత  
కన్నా జోరుగా రావాలి; ఆ చీకటి ప్రదేశంలోకి  
నేను చొచ్చుకుపోయినా సరే, కొంచెం ఎత్తులో  
రావడం మంచిది - రాటలు, పొగ గొట్టాలు ఉంటే  
ఉండొచ్చు - కనబడని దీపాలపైన ఆధారపడ్డ  
కూడదు.

హంగర్స్కు 100 గజల్లోనే ఉన్నాను. నేను  
 చాలా ఎత్తులో - చాలా వేగంతో పోతున్నాను.  
 ఎడమ రడర్ - పక్కవాటు - జాగ్రత్త - స్టాల్కి  
 చేయవలసి పోకూడదు. ఇంకా ఎత్తు ఎక్కువగా  
 ఉంది. ఒక్కసారి ఏటవాలుగా దిగాలని స్పైక్ ని  
 తోశాను. ఇంటి పైకప్పుల పైనున్నాను. తిన్నగా  
 పోనివ్వాలి-ఇంజన్ కొద్దిగా పేలింది - దీపాల  
 వెలుగు-నేల తగుల్తోంది-ఇంకా స్పీడ్ అధికమే-  
 టెయిల్ ఎగువగా ఉంది-ఆపాలి - ఆపాలి-లైట్లు  
 చాలా వెనక్కు పోయాయి - మళ్ళీ పైకి వెళ్లి  
 రానా?

చక్రాలు మెల్లగా నేలకు తాకాయి - మళ్ళీ  
 లేచాయి. ముందుకు స్పైక్ ని వదిలారు - నేలకు  
 తాకాయి-లేచాయి - తాకాయి - వెనక చక్రం  
 ఆనింది—దిగడం ఏం అంత పాడుగా లేదు - ఆ  
 చీకట్లో ముందున ఏం కన్నడం లేదు-కుదుపుతో  
 చీకట్లో పోతున్నాను-స్పీడ్ తగ్గించాలి-ఆగడానికీ  
 తగ్గట్టు తగ్గించాలి - ఎడమ రడర్ - వెనక్కు  
 తోయాలి-స్పైక్ ని అట్నుంచి ఇటు—

‘స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయీ’ ఆగి, ఉగ్ర

లాడి పోయింది, కదలకుండా లబూర్ యొక్క విమానాశ్రయం మధ్య నిల్చింది. ఫ్లడ్ లైటు హేంగర్స్ ఉన్నవైపు రావాలని మళ్ళీ ప్లాట్ చేశాను-కాని, మైదానమంతా కదులుతున్న మానవాకారాలతో నిండి పోయింది.

1927 మేలో ఆ రాత్రి లబూర్ యొక్క విమానాశ్రయంలో అంతిమం ఘనస్వాగతమిస్తారని నేను కలలో కూడా అనుకోలేదు.

ఐర్లండ్ నుంచి వీళ్ళకు నా రాక గురించి సరిగ్గా వార్త వచ్చి ఉంటుందని నేననుకోలేదు. డింజల్ బే, ప్లయిమాత్ చోర్ బోనుండి కూడా వచ్చి ఉండాలి. ఇక్కడ నిలబడిన కార్లకు, నా రాకకు సంబంధమున్నట్టు నాకు మొదట స్ఫురించలేదు. చుట్టూ ఉన్న కంచెలను దాటి, కాపలా వాళ్ళను ఖాతరు చేయకుండా లక్షలాది ప్రజలు ఇలా మైదానంలోకి పరుగెత్తుకొస్తారని కూడా నేను అనుకోలేదు.

ఇంకా నేను ఇంజనీ ఆపు చేశానో, లేదో-నా విమానం కిటికీల్లో నుండి మనుష్యులు తొంగి చూశారు. జన సమూహం ఒత్తిడికి నా విమానం అల్లలాడి పోయింది. ఏదో కర్ర విరిగిన చప్పుడు అయింది. తర్వాత మళ్ళీ; మళ్ళీ మూడో మాటు. నా విమానం కాన్వాన్ చిరిగిన చప్పుడయింది. నా జ్ఞాపకార్థం వద్ద నా సంపాదించాలన్న ఆత్రుతలో ఈ ప్రజలు మతిమాలిన సనులు చేస్తున్నారు. పూర్తిగా నాశనమయ్యేలోపున నా విమానాన్ని రక్షించుకోడానికి కాపలా పెట్టించాలి.

“మీలో ఇంగ్లీషు తెలిసిన వారు ఎవరైతే నా ఉన్నారా?” అని గట్టిగా అరిచాను.

ఆ ఉద్రిక్తులైన జనసమూహంలోనుండి జవాబు ఎలాగాస్తుంది? అసంభవం. తుణతుణానికి విమానం కాన్వాన్ చిరుగుతోంది. విమానం వెనక భాగం అల్లలాడిపోతూంది. కాక్ పిట్ లోనుండి నేను బయటకొస్తేగాని లాభం లేదు.

కాక్ పిట్ తలుపు తెరచాను. నా కాళ్ళు, చేతులు, జెబ్బలను వందలాది చేతులు పట్టుకున్నాయి. నేను మాట్లాడింది ఎవరూ వినిపించుకోడం లేదు. ఆ జనసమూహం మీద సాష్టాంగ నమస్కారం చేస్తున్నట్టు పడిపోయాను. మహా సముద్రంలో కెరటాల్లాగ ఉన్న ఆ మానవాళిలో కలిసిపోయాను.

ఆ గోల చెప్పతరం కాదు. అరుస్తున్నారు, పడిపోతున్నారు. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' నాకు కనబడడం లేదు. ఎక్కడుందో? ముప్పై మూడు గంటలకు పైగా కూర్చోడం వల్ల నా కాళ్ళు బిగుసుకుపోయాయి. అవి నా స్వాధీనంలో లేవు. ఇప్పుడు వీళ్ళు నన్ను కింద పడేస్తే ఈ రద్దీలో శక్తి లేని ఈ కాళ్ళతో తట్టుకోగలనా ?

ఆ సమూహంపై నుండి కిందకు జారిపోవాలనుకుని, కూర్చోడానికి ప్రయత్నించాను. కాని, ఏం లాభం లేకపోయింది. కొంతమంది వాళ్ళకు

ఏమైనా సరే, లక్ష్య పెట్టకుండా, నన్ను మాత్రం అలా పడిపోకుండా మోసుకుపోతున్నారు.

కొన్ని నిమిషాలయిన తర్వాత నా హెల్ మెట్ ఊడి పడిపోయింది. ఏవో మోటు చేతులు నన్ను పట్టుకున్నాయి. నా పేరును స్వచ్ఛంగా ఏవో గొంతుకలు ఉచ్చరించాయి. ఒకసారి నా కాళ్ళ మీద నేను నిలబడ్డాను. వాళ్ళ సహాయంతో మెల్లగా ఎవరికీ కనబడకుండా నడుస్తున్నాను.

ఆ శనివారం రాత్రి లబూర్ యెలో ఏం జరిగిందో జ్ఞాపకం తెచ్చుకుంటూ నేను పారిస్ లో ఉన్న వారంగోనూ చేర్చి వ్రాసుకున్నాను. ఏరో, డ్రోమ్ వద్దకు అదనపు రక్షకుల్ని పంపించడమే కాకుండా ఫ్రెంచి ప్రభుత్వం వారు రౌడు సైనిక దళాలను కూడా ఆ రాత్రి పంపించారుట. కాని, ఆ జనసమూహంలో వాళ్ళు ఎటు పోయారో? ఏమయి పోయారో? చెప్పడం కష్టం.

ఆ రద్దీలో ఇద్దరు ఫ్రెంచి వైమానికులు నా

చేరువలోనే ఉన్నారు. 'రా, రా, పాపం  
 ఆయన్ని తొక్కి పారేస్తారు,' అని, డేలేజ్  
 డెట్రాయట్ తో అన్నాడు. వాళ్ళ సహాయం  
 తోనే నా కాళ్ళమీద నేను నిలబడగలిగాను.  
 ఈ లోపున నా హెల్ మెట్ ఒక విలేఖరి  
 చేతిలో పడింది. వాడే నేను అనుకుని, జనం  
 వాడిని చుట్టుముట్టారు. నేను హాయిగా తప్పించు  
 కుని, జనంలో మామూలుగా నడచుకుంటూ  
 వెళ్ళాను.

డేలేజ్ కారు కోసం పరుగెత్తాడు. డెట్రాయట్  
 నన్ను జనంలోనుంచి దాటించాడు. కారు వచ్చింది.  
 నాకు ఫ్రెంచి భాష రాదు. వాళ్ళకి ఏదో వచ్చి  
 రాని ఇంగ్లీష్. నా విమానానికి కాపలా పెట్టండే  
 కదలకూడదన్నాను. అప్పుడే కాపలా వచ్చింది,  
 ఏం ఫరవాలేదన్నట్టు వాళ్ళ గొంతుకలవల్ల, మూగ  
 సంజ్ఞలవల్ల తెలుస్తోంది.

ఒక హేంగర్లలోకి కార్లో వెళ్లిపోయాము. నన్నో  
 చిన్న గదిలోకి తీసుకెళ్ళారు. నన్నెవరూ చూడ

కుండా దీపం ఆర్పేసి, కూర్చోమన్నారు ఆ స్నేహితులు. నాకేం కావాలి? ఆహారం! పానీయం? వైద్యసహాయం? విశ్రాంతి కావాలా? నేను వాళ్ళికి చెప్పడమే తడవు; ఈ ఫ్రాన్స్ దేశమే నాది అని చెప్పారు వాళ్ళు.

పడుకోవాలని లేదు. వైద్యసహాయం ఏం అవసరం లేదు. నా బాధ అంతా విమానం ఏమయిపోతోందోననే! మళ్ళీ దానిని నేను ఒకసారి చూడాలి. కాని, వాళ్ళు పెదిమలు బిగించి, కూడదని తలలు ఆడించారు. నేను ఈ దేశం వచ్చినందుకు నేను గమనించవలసిన విధులేమిటని అడిగాను. నా దగ్గర 'విసా' లేదు. నాకు సమాధానంగా వాళ్ళు నవ్వుడం తప్ప ఇంకేం చెప్పలేదు. ఏం చెయ్యను? మాట్లాడకుండా కూర్చుంటే ఏం జరిగితే అది జరుగుతుంది. సంగెర్సర్ కోలీల గురించి ఏమైనా తెలిసిందా అని అడిగాను. ఏం లేదన్నారు.

డెట్రాయిట్ వెళ్లి, వాళ్ల పై అధికారిని జనసమూహంలోనుంచి తీసుకొచ్చాడు. ఆయన పేరు



మేజర్ వెయిన్. నేను ఈ చీకటి గదిలో ఉన్నానంటే ఆయన నమ్మలేదు. “ఆయన ఇక్కడ ఉండడమేమిటి? ఆయన్ని ఘనంగా అఫీషియల్ రిసెప్షన్ కమిటీకి తీసుకొనిపోతే; నేను నమ్మను.” అన్నాడు. అమెరికన్ ఎంబాసిడర్ దగ్గరకు నా హెల్ మెట్ పెట్టుకున్న విలేఖరిని - ఆ జనసమూహంలో గిజగిజ కొట్టుకుంటూ ఉండగా తీసుకుపోవడం ఆయన చూసి ఉంటాడు. ఒక కారులో ఆయన ఆఫీసుకు వెళ్ళాం. పై అధికారుల్ని తీసుకురావలసిన బాధ్యత మేజర్ వెయిన్ మీద పడింది.

మరొక గంట తర్వాత నాకు అమెరికా దేశస్తుల మాటలు వినబడ్డాయి. గదికి ఆవల అమెరికా ఎంబాసిడర్ ఉన్నాడని ఎవరో అన్నారు. మరుక్షణం గది తలుపు తెరచుకుంది. ఆనరబుల్ మైరన్ టి. హెర్రిక్ కి నన్ను పరిచయం చేశారు. ఆయన చాలా దర్జాగా ఉన్నాడు. దయగలవాడుగా కనబడ్డాడు. నన్ను ఎంబసీకి తీసుకుపోతానన్నాడు.

నేను ఎంతో సంతోషించాను. కాని, వెళ్ళే ముందు నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని ఒక సారి చూడాలని కోరాను.

చాలామంది ఫ్రెంచి భాషలో ప్రసంగించారు. నా విమానం ఏం చెడిపోలేదని, ఒక హేంగర్లో మిలిటరీని కాపలాగా ఉంచారని నమ్మకంగా చెప్పారు. నేను నిద్రపోవడం మంచిదని సలహా ఇచ్చారు. విమానాన్ని తర్వాత కావలసినంతసేపు చూడవచ్చునన్నారు. నా విమానాన్ని నేను చూసే లోపున ఫ్రెంచి అధికారులు బాగు చేయించాలనుకున్నారని నాకు అప్పుడు తెలియలేదు. కాని, కర్ర విరిగిన ఆ శబ్దాలు, గుడ్డ చిరిగిన ఆ చప్పుడు నా మెదడులోనుంచి బయటకు పోనన్నాయి.

ఏర్ యూనియన్ హేంగర్ ముందు మా కారు ఆగింది. ఆ హేంగర్లోనే ఉంది నా విమానం. దాన్ని చూడ్డంతోనే నా గుండె చెదిరిపోయింది. ఫ్యూస్ లేజ్ నిండా కన్నాలు పడ్డాయి. ఎవరో నా రాకర్ ఆర్మ్ బేరింగ్ మీద మూతను జ్ఞాపకార్థం తీసుకు

పోయారు. కాని, జాగ్రత్తగా పరిశీలిస్తే అంత ఎక్కువగా చెడిపోలేదని తెలిసింది. కొన్ని గంటలు బాగు చేస్తే మళ్ళీ ఎగరడానికి తయారవుతుంది.

ఆట్రేసేపు నేను కాలయాపన చేయకూడదు. నా కోసం ఎంబాసిడర్ హెర్బ్ కనిపెట్టుకుని ఉన్నారు. కాని, నాతో వచ్చిన వాళ్ళు ఆయనక్కడ ఉన్నారో కనుక్కోలేక పోయారు. మేం నలుగురం—వెయిన్, డేశ్, డెట్రాయిట్, నేను—ఆయన్ని వెతకడానికి ఆ చిన్న రిసార్ట్ కార్లో బయలుదేరాం. ఆ కార్లో రెండుసార్లు మేం తిరిగినా సన్ను ఎవరూ కనిపెట్టలేదు.

జనసమూహాన్ని తప్పించుకు పోవాలని గతుకు రోడ్డు మీదుగా పారిస్ నగరంలోకి ప్రయాణ మయ్యాం. అదొక విశాలమైన తోట. ఆ తోట మధ్యను ఓ చక్కని భవంతి. ఆ భవంతి ముందు ఒక అర్చికింద కారును ఆపాడు డిలేజ్. తగు మాత్రంగా దీపాలు వెలుగుతున్నాయి. ఒక అజ్ఞాత ఫ్రాన్స్ వీరుని శిలాప్రతిమ ముందు నిశ్శబ్దంగా అందరితో పాటు నేనూ నించున్నాను. ఒక నిత్య

జ్యోతి ఆ ప్రతిమ ముందు వెలుగుతోంది. పారిస్ లో  
ఆ ఆర్క్ డి ట్రయాంఫ్ ముందు నేను ప్రప్రథమంగా  
ఆగాలని వారు కోరారు.

ఎంబాసిగ్ హెర్రిక్ కన్నా ముందుగానే  
మేం అమెరికన్ ఎంబసీ చేరుకొన్నాం. రోడ్లమీద  
రద్దీల్లో ఆయన కాచి నిలబడిపోయిందిట. ఆయన  
చేరుకు నేనరికి ఉదయం 9 గంటలయింది.

అంత వేకువనే నాకు భోజనం ఏర్పాటు  
చేశారు ఆయన అనుచరులు. భోగించేసి, ఆయన  
కోసం కనిపెట్టుకుని కూర్చున్నాను. అప్పటికప్పుడే  
ఆ ఇంటిముందు పత్రికా విలేఖర్లు గుమిగూడారు.  
హెర్రిక్ సలహా ప్రకారం వారిని లోపలకు ఆహ్వా  
నించి, అడిగిన ప్రశ్నలకు సమాధానం చెప్పాను.  
నా విమానయానం గురించి కూడా వివరించాను.  
అంతా కొన్ని నిమిషాల్లో ముగించాను. నేను  
నిద్రపోయే ముందు పారిస్ గడియారాల్లో 4-15  
అయింది. అప్పటికి నేను నిద్రపోయి 63 గంట  
లయింది.

ఆ మధ్యాహ్నం నిద్ర లేచాను. ఒళ్ళు పట్టెసిరిది గాని, చక్కని విశ్రాంతి. ఇంకో గ్రహాన్ని నేను చేరుకున్నా నాకింతకన్నా విస్మయం కలిగేది కాదు. నాకు లబూర్ ఝోలో జరిగిన సన్మానం యూరప్ ఖండంలోను, అమెరికాలోను జరిగిన సమ్మానాలకు 'తొలి పలుకు'. నా కృతజ్ఞతను నేను ఎలా వర్ణించి, ఏ మాటల్లో చెప్పాలో నాకు తెలియడం లేదు.

నాతోటి వైమానికులు, నేను కూడా విమాన పరిశ్రమకు మంచి భవిష్యత్తు ఉంటుందని ఆ రోజుల్లోనే భావించాం. ఆనాటి కలలు ఈ నాడు 1953 లో నిజమయినాయి. ఆనాటి స్వప్నలోకంలో ఇప్పుడు జీవిస్తూ నుళ్ళీ కలలు కంటున్నాము. మహా సముద్రాలను దాటడం గురించి ఆ రోజుల్లో మేం ఎలాగ అనుకునేవాళ్ళమో అలాగే ఈ రోజుల్లో ఒక గోళం నుండి ఇంకో గోళానికి వెళ్లాలని అనుకుంటున్నాము.

కానీ, నేటి మానవాతీతమయిన ప్రపంచంలో కొన్ని ఘోరమైన పొరపాట్లు జరుగుతున్నాయి.

వ మానవ నాగరికత దినదినాభివృద్ధి పొంది, విమానాలను నిర్మించిందో ఆ విమానాలే ఆ నాగరికతను ఇప్పుడు నాశనం చేస్తున్నాయి.

పరమాణు శక్తి - మానవ శరీరాన్ని, మెదడుని, ఆత్మని కూడా ఎలా నాశనం చేస్తుందో దాన్ని చూసి మనం ఆశ్చర్యపడుతున్నాము. మానవుడే నిర్మించి, దాన్ని మానవ పురోభివృద్ధికి ఎలా వినియోగించడం అన్న సమస్యను మనం ముఖాముఖంగా ఎదుర్కొంటున్నాము. కాని, నేను నా కథను వదిలిపెట్టి మిమ్మల్ని ఎక్కడికో తీసుకు పోతున్నాను. వాయు మండలాన్ని ఎలా జయించడమా అని మనమింకా ఎదురు చూస్తున్న ఆ 1927 మే లోనే నా కథ సమాప్తమయింది.







"ధైర్యే సాహసే లక్ష్మి." అన్న ఆగ్యోక్తి  
అక్షరాలా నిజం...

అపూర్వ స్వప్నాలను కనగలిగిన వారే అసా  
ధారణ కార్యాలను సాధించ గలుగుతారు...

కొందరు సాహసాలు చేయటానికే పుట్టారు;  
సాహసాలు వారికోసమే పుట్టాయి...

మరికొందరు ఏ కార్యానికైనా పూనుకుంటే,  
విజయం లభించే వరకు ప్రయత్నం  
విరమించరు...

ఎట్టి సుడిగుండాల్లోనైనా ధైర్యంతో ఎదు  
రీది. చివరికి తమ ప్రాణాలనైనా త్యజించ  
టానికి సిద్ధపడే మహనీయులు మనలో  
ఏ కొద్దిమందో...

కీర్తి చావు బతుకులమీదనే జయాపజయాల  
ఆధారపడి ఉంటాయి...

అటువంటి చాళిలోక పోతే నేడు ఈ నాగ  
రికత, సంస్కృతి, సాంప్రదాయం ఇంతగా  
పురోగమించేవి కావు.





(ప్రమాద కరమైన (పాఠ

S/no. 532

~~H136~~

H12H